This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

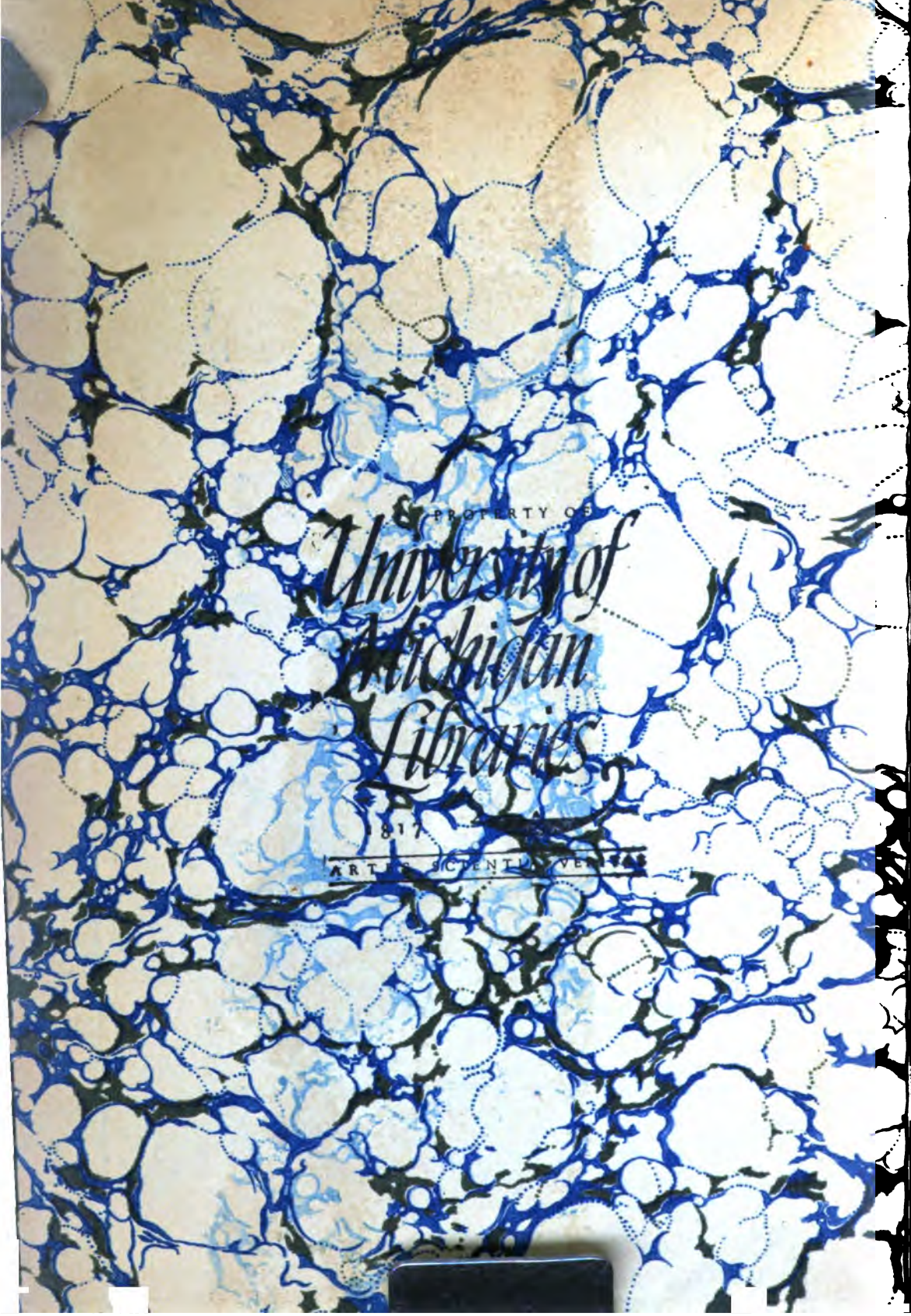
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

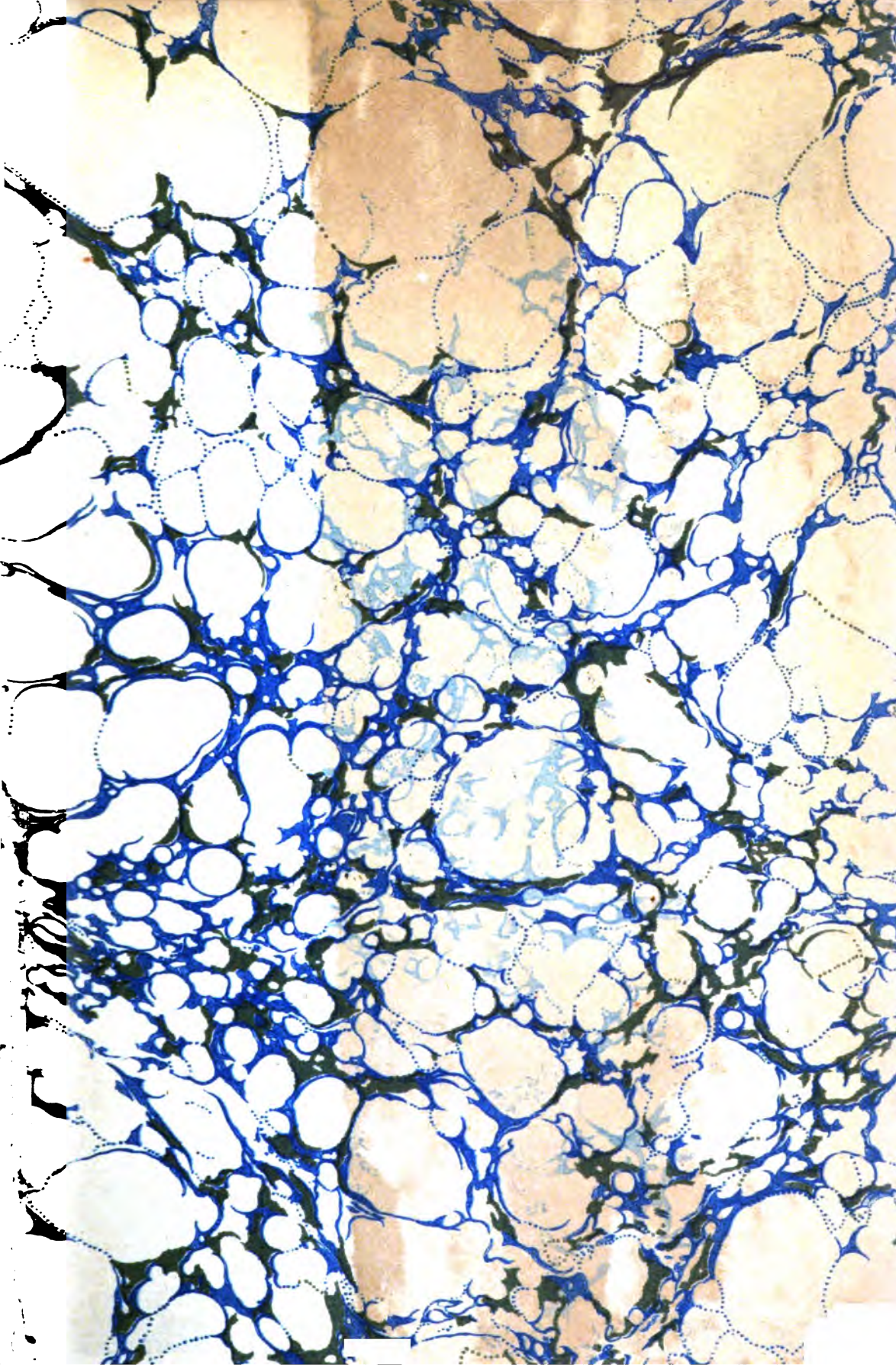
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

B 488251


PROPERTY OF
University of Michigan Libraries



PROPERTY OF
University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

ÉTUDE

HISTORIQUE ET STATISTIQUE

SUR

LES MOYENS DE TRANSPORT

DANS PARIS

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS

ÉTUDE

HISTORIQUE ET STATISTIQUE

SUR

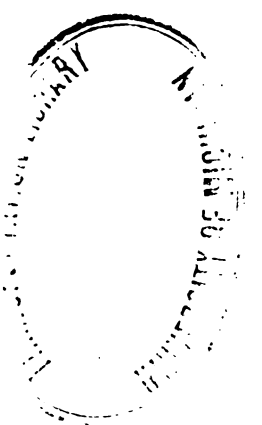
LES MOYENS DE TRANSPORT

DANS PARIS

AVEC PLANS, DIAGRAMMES ET CARTOGRAMMES

PAR

ALFRED MARTIN, OFFICIER D'ACADÉMIE



PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

1894

201 Bis

J. Gamber
7-29-30
Transport.

Transportation
Library
HE
248
M38

PRÉFACE.

Depuis le commencement du XVIIe siècle, qui vit naître les premières voitures à l'usage du public, la question des moyens de transport dans Paris a été continuellement agitée; elle est encore actuellement l'une des plus constantes préoccupations des représentants de la grande cité française.

Un grand nombre d'auteurs ont déjà traité, sous diverses formes, cette intéressante question; mais, tandis que les uns n'ont visé qu'une époque déterminée, les autres, remontant dans le passé, ont souvent négligé des indications précieuses à plus d'un titre.

L'*Étude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris* n'a pas la prétention de combler toutes les lacunes qui existent dans les ouvrages publiés précédemment sur cette matière; elle a simplement pour objet de grouper, en une sorte d'encyclopédie facile à consulter, les transformations successives qui se sont opérées dans les différentes catégories de transport depuis leur origine jusqu'à nos jours.

Sous ces réserves, on trouvera ci-après les grandes lignes qui ont été suivies pour l'établissement de ce travail. Un index et une table analytique, placés à la fin de l'ouvrage, en feront ressortir les points les plus saillants.

Les moyens de transport parisiens comprennent deux grandes catégories : la première, qui occupe dans les pages qui suivent une place prépondérante, a trait au *transport des personnes;* la seconde concerne le *transport des marchandises* ou, plus largement, celui des choses.

La première catégorie se subdivise elle-même en deux parties : les *transports particuliers* et les *transports publics.*

Les transports particuliers ne présentent qu'un intérêt restreint en ce sens qu'ils ne s'adressent qu'à un nombre limité de personnes.

Il en est de même pour le transport des marchandises, qui ne devra guère figurer, comme les précédents, que pour le nombre des voitures mises en circulation, celles-ci n'ayant en réalité qu'une histoire fort peu intéressante.

On a donc divisé cette étude en trois grandes sections, en tenant compte des catégories qui viennent d'être indiquées.

1° Résumé historique et statistique des moyens de transport. — La première section comprend l'historique de chacun des modes de transport ayant été ou étant encore en usage à Paris, depuis la chaise à porteurs jusqu'au bateau-express, c'est-à-dire la description des faits qui ont marqué successivement leur exploitation; l'époque de leur apparition et celle de leur disparition, suivant le cas; les conditions dans lesquelles se sont formées les différentes compagnies de transport; la description du matériel employé; l'effectif de ce matériel; les tarifs appliqués; enfin, un résumé statistique des résultats obtenus pendant toute la durée de l'exploitation, soit comme nombre de voyageurs, soit comme recettes, autant, du moins, qu'il a été possible d'en retrouver les éléments.

On a ajouté à cette série de recueils spéciaux un résumé général retraçant à grands pas la situation, à diverses époques, des moyens de transport à la disposition de la population parisienne, en s'étendant tout particulièrement sur celle au 1er janvier 1891, la plus actuelle (*).

2° Tableaux statistiques. — Dans cette seconde partie, on s'est efforcé de mettre en relief, par année et pour chaque compagnie ayant existé depuis 1854 jusqu'au 31 décembre 1890 (*) inclusivement, toutes les données numériques touchant l'exploitation sous ses différents aspects. Les renseignements mis en œuvre ont été groupés dans la même forme pour toutes les compagnies de manière à permettre des rapprochements dont l'intérêt est indiscutable, d'abord en données absolues, ensuite en données ramenées à certaines unités, comme le kilomètre, la journée de service, le voyageur, etc.

Mais il convient de faire remarquer que si les différents éléments de l'exploitation ont été largement représentés dans cette seconde partie, on en a éliminé avec intention les données ayant trait aux bénéfices réalisés par les compagnies.

3° Plans, cartogrammes et diagrammes. — Pour compléter cet ensemble et faire apparaître d'une manière plus saisissante les faits qui se dégagent des chiffres, on a dressé une série de cartogrammes et de diagrammes traduisant les principales données de l'exploitation pour chaque compagnie, ainsi que trois plans de Paris permettant de suivre, dans toutes leurs sinuosités, les lignes de carrosses, d'omnibus et autres modes de transport en usage aux XVIIe et XVIIIe siècles, en 1836 et en 1893.

(*) Voir, pour les résultats de l'exploitation en 1891 et 1892, l'*Appendice* placé à la fin de l'ouvrage (p. 415-450).

PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ HISTORIQUE ET STATISTIQUE DES MOYENS DE TRANSPORT DANS PARIS.

CHAPITRE I.

VOITURES BOURGEOISES DITES « À USAGE PERSONNEL ».

L'histoire a laissé peu de traces de l'existence des voitures dans Paris pendant les premiers siècles de notre ère. Toutefois, les chroniques rapportent qu'autrefois les rois ne se servaient que de voitures attelées de bœufs et appelées *basternes*, soit pour faire leur entrée solennelle dans les villes, soit pour paraître dans les grandes cérémonies ; mais on est peu renseigné sur la construction de ces voitures, qui étaient de lourds chariots ou simplement de grossières charrettes.

Par la suite, les monarques, les princes et les grands vassaux ne montaient que des chevaux ; les hauts fonctionnaires de l'État et les dignitaires de la cour, des mules ; enfin, les femmes de haut rang allaient indistinctement à cheval ou en litière [1]. Une femme noble, sans se trouver aucunement ridicule, montait en croupe derrière un écuyer, et la haquenée était alors conduite par un valet.

Jusqu'au VIIIe siècle inclusivement, les routes et les chemins avaient été suffisamment entretenus pour permettre le passage des voitures ; mais, par suite des luttes incessantes qui survinrent à cette époque, il ne fut plus possible de voyager qu'à l'aide de chevaux, de mules et de litières comme il vient d'être dit.

L'usage des voitures, disparu du IXe au XIIe siècle, reparut à la fin du XIIIe. Le nombre s'en accrut tellement que Philippe le Bel rendit, en 1294, une ordonnance contre les superfluités par laquelle l'usage des chars était interdit aux « bourgeoises ». Le roi seul s'en réserva l'usage. Cette dernière prescription est confirmée par une ordonnance de Philippe le Long, rendue vers 1320 et citée par dom Martène, portant qu'il y aura « en la chambre du roy, un chariot à cinq chevaux qui serviront le roy et seront dans son escurie ; et aura le chartier douze deniers de gages par jour et soixante sols pour robe. »

---

[1] Ce dernier mode de transport n'était autre chose qu'une voiture ou chaise fermée, chacune des quatre faces ayant la forme d'un trapèze renversé. Sur les côtés et au-dessous des fenêtres étaient fixés deux bâtons, qui venaient s'adapter et reposer sur le harnachement des mules qui supportaient le véhicule, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière. La litière ressemblait donc à une chaise à porteurs ayant double fond, mais dont les porteurs auraient été remplacés par des animaux. Telle est, du moins, la description de celle qui appartenait à Vauban, et dont le journal *La Nature*, dans son numéro du 27 juillet 1889, a donné une reproduction d'après une gravure existant à la Bibliothèque nationale (cabinet des estampes).

Dans le *Livre des métiers* de Paris au XIIIe siècle, d'Étienne Boileau, on trouve de curieux détails sur l'état des voitures circulant dans Paris en 1298 et le droit qu'elles payaient pour l'entretien des « chauciés ». Le tarif appliqué aux « chars » était de quatre deniers; pour les « charrettes », deux deniers; enfin, pour les « menues voitures qui suient les marchiés de Paris », un denier.

Il résulte de ce document que le droit sur l'entretien des chaussées existait déjà *depuis longtemps*, mais il ne vise aucun moyen de transport à l'usage exclusif des personnes. On sait, en revanche, que sous le règne de Charles V (1364-1380), il circulait un nombre considérable de charrettes dans Paris. Christine de Pisan rapporte qu'à cette époque le comte de Tancarville étant resté longtemps sans venir auprès du roi, parce que, disait-il, l'air de Paris l'avait rendu malade et qu'il préférait rester chasser à Fontainebleau, le roi répondit au messager : « Assurément, il y a une meilleure raison; le comte ne voit pas très clair et l'on rencontre à Paris beaucoup de charrettes; il est bon de s'en garder. » Christine de Pisan continue en ces termes : « A propoz de quoy vint le commun mot : Gardez-vous des charrettes ».

Pendant les XIVe et XVe siècles les chroniques ne mentionnent que l'emploi des chars et des litières, encore faut-il ajouter qu'à la suite de l'ordonnance rendue par Philippe le Bel le nombre en était des plus restreints et pour ainsi dire exclusivement réservé aux souverains et à leur entourage.

Quelques anecdotes intéressantes, relevées dans les chroniques de l'époque, laissent entrevoir l'origine du luxe et du raffinement de commodités qui ont pris une si grande extension un peu plus tard. C'est ainsi que le char que le roi Charles V envoya, en 1377, au-devant de l'empereur Charles IV, était « richement orné et attelé de quatre belles mules blanches. » Huit ans après, en 1385, les duchesses de Hainaut, de Brabant et de Bourgogne amenèrent en *chars couverts* la reine Isabeau de Bavière. Lorsque cette reine fit son entrée à Paris, en 1389, elle était en litière à moitié couverte pour éviter les rayons du soleil; les princesses de sa suite occupaient des *chars peints*.

La suspension des chars semble remonter à cette époque ; ce fait fut constaté en 1405, lors d'une nouvelle entrée à Paris de la reine Isabeau.

L'usage des chars pour les dames de distinction, et du cheval pour les hommes, se maintint jusqu'au règne de Louis XIII.

Vers la fin du XVe siècle, les rois et leur suite commencèrent à se servir de *voitures couvertes* pour leurs voyages et dans les cérémonies publiques. Cependant, en 1534, la reine Éléonore d'Autriche, femme de François Ier, ainsi que les princesses du sang, parurent encore dans une procession sur des haquenées blanches.

L'origine des *carrosses* remonte au règne de François Ier, et, d'après certains auteurs, l'invention en est due aux Français; d'autres, au contraire, l'attribuent aux Italiens [1].

Bien que les mémoires du temps ne l'affirment pas positivement non plus, la vulgarisation en France de ce nouveau mode de transport serait due à la reine Catherine de Médicis.

En 1550, on ne comptait que trois carrosses à Paris. Le premier appartenait à la reine Catherine de Médicis; le second à Diane, fille légitimée de Henri II et femme

---

[1] La première voiture à l'usage des personnes qui parut à Paris fut, d'après l'auteur des *Tablettes chronologiques de l'histoire ancienne* (p. 333-334), le char que Ladislas, roi de Hongrie et de Bohême, envoya à la reine de France. Vienne vit son premier carrosse en 1505, et Londres en 1580.

de François de Montmorency, qui s'en servit pour la première fois le 6 avril 1540; le troisième à Jean de Laval, seigneur de Bois-Dauphin, que son embonpoint empêchait de monter à cheval, et qui fut autorisé à posséder ce carrosse.

Le premier président du Parlement de Paris, Christophe de Thou, eut aussi la permission de se servir d'un carrosse; mais, malgré l'autorisation qu'il en avait reçue, — grâce à ses attaques de goutte, — il n'en faisait usage que pour ses excursions à la campagne.

Dans ses *Mémoires,* de Thou dit que sa mère est la première femme qui, sans être princesse, ait été autorisée à monter en carrosse.

Le privilège d'« avoir carrosse » suscita évidemment la jalousie des autres personnes, qui ne tardèrent pas à avoir leur équipage. De Thou ajoute qu'en effet le nombre s'en multiplia tellement vite, qu'on pouvait dire qu'il était « aussi grand que celui des gondoles à Venise, et cela sans distinction ni de qualité, ni de rang : les personnes du plus bas étage s'en servirent indifféremment comme les plus relevées. »

Cette mode ne dura pas. Le roi Charles IX y mit un terme en 1563 par les lettres patentes qu'il lança pour la réformation du luxe. Lors de l'enregistrement de ces lettres patentes au Parlement, la Cour décida que « le roi serait supplié de défendre les coches par la ville ». Les conseillers eux-mêmes donnèrent l'exemple; ils délaissèrent la voiture et reprirent le cheval pour se rendre au Palais.

La description de ces premiers carrosses n'est pas parfaitement connue. On sait cependant qu'ils étaient de forme ronde et que la caisse reposait sur les essieux; les premiers construits ne pouvaient contenir que deux personnes, ce nombre fut doublé par la suite. Ces voitures rappelaient de beaucoup les anciens chars et chariots, avec cette différence toutefois qu'ils étaient recouverts d'un baldaquin; en outre, ils n'étaient fermés que jusqu'à la hauteur des accoudoirs, le reste de la hauteur étant occupé par des rideaux d'étoffe ou de cuir.

Le *coche,* qui venait d'apparaître, n'était autre chose qu'un carrosse suspendu. Le roi et la reine s'en servaient fréquemment pour leurs promenades en ville et dans les environs (1575-1580).

On trouve pour la première fois, en 1584, la trace d'une voiture désignée sous le nom de *carroche.* La reine, femme de Henri III, parut cette même année « séant seule en un carroche couvert de tanné, et elle aussi vestue de tanné, après laquelle suivaient huict coches pleins de dames vestues en noir à leur ordinaire ».

Henri III, lorsqu'il habitait le château de Vincennes, avait l'habitude de venir à Paris dans un carrosse.

Les voitures qui, de nos jours, semblent le dernier mot de l'élégance et du confortable, ne sont rien en comparaison des carrosses et des coches du XVIe siècle, véritables boudoirs roulants. La voiture proprement dite était un petit chef-d'œuvre d'architecture; les couleurs les plus brillantes et les vernis les plus précieux étaient employés à en parer l'extérieur, sans compter les dorures qui, souvent, étaient appliquées à l'excès. L'intérieur répondait à ce luxe extérieur par des étoffes des plus belles, des plus souples et des plus chatoyantes; mais, contraste singulier, l'usage des glaces aux portières n'était pas encore connu et ne fut importé qu'en 1599 par le maréchal de Bassompierre à son retour d'Italie.

Voici un exemple saisissant de la manière de voyager dans les dernières années du XVIe siècle. Gilles Le Maître, premier président du Parlement de Paris, à la suite d'un contrat passé avec ses fermiers, exigeait de ceux-ci qu'ils fussent tenus, la veille des quatre bonnes fêtes de l'année ou au temps des vendanges, de lui amener une charrette couverte, avec de bonne paille fraîche dedans, pour y asseoir commodément Marie Sapin, sa femme, et sa fille Geneviève; comme aussi de lui amener un ânon ou

une ânesse pour faire monter dessus sa chambrière, pendant que lui marcherait devant, monté sur sa mule, accompagné de son clerc, qui serait à pied à ses côtés.

Enfin, pour finir avec ce siècle et comme preuve de la rareté des voitures, le Parlement fit faire au Palais marchand (mai 1599) un montoir en pierre de taille au pied du grand escalier, du côté de la buvette, pour que les anciens présidents pussent monter plus aisément sur leurs chevaux ou sur leurs mules en sortant de l'audience.

Le nombre des carrosses qui, jusqu'à la fin du XVIe siècle, avait été limité aux personnes de marque, commença à s'accroître, malgré le mauvais état dans lequel se trouvaient les chaussées de Paris.

L'abbé Gedoyn, dans un de ses ouvrages, déplore amèrement cette multiplicité des carrosses qu'il considère comme une des principales causes de la décadence des lettres, par la facilité qu'elle apporte à la dissipation [1].

Henri IV n'avait d'abord qu'une seule voiture, comme le prouve une lettre de ce roi à un de ses favoris dans laquelle il dit : « Je ne sçaurais aller vous voir aujourd'hui, parce que ma femme se sert de *ma* coche ».

Ce souverain ne permit d'abord l'usage des carrosses qu'aux femmes; il l'étendit ensuite aux hommes mariés, puis après aux vieillards et à ceux que quelque infirmité empêchait de monter à cheval.

Le duc d'Épernon, sous prétexte de maladie, entra le premier en carrosse dans la cour du Louvre en 1607. Ce droit fut ensuite accordé comme une distinction par Henri IV au duc de Sully qui, jusque-là, se rendait au palais sur un cheval de selle garni d'une housse. Le marquis de Cœuvres et le marquis de Rambouillet furent aussi les premiers des jeunes gens qui en eurent; encore se cachaient-ils lorsqu'ils se trouvaient sur le passage du roi.

En résumé, malgré tous ses efforts, Henri IV ne put circonscrire l'extension des carrosses. Peu après sa mort, on appliqua à ces voitures les fermetures en glaces selon le modèle importé d'Italie par le maréchal de Bassompierre, fermeture qui remplaça avantageusement les rideaux de cuir ou d'étoffe qui avaient été employés jusque-là.

Sous la régence de Marie de Médicis, les seigneurs de la Cour se firent faire des carrosses; puis, de la Cour cet usage passa à la noblesse et au clergé, puis à la magistrature, enfin à la riche bourgeoisie.

Pendant la plus grande partie du règne de Henri IV, les carrosses n'étaient point encore suspendus; les deux essieux étaient fixes et tenaient à la caisse; le train de devant ne tournait pas; le ciel était supporté par des montants sculptés, et le pourtour de la partie à jour et supérieure de la caisse se fermait au moyen de rideaux en peau ou en étoffe qu'on pouvait élever ou tirer [2]. Les banquettes étaient, en outre, disposées en long et pouvaient recevoir quatre ou cinq personnes de chaque côté.

Le type qui vient d'être décrit était celui qui se répandit le plus. L'Estoile, racontant l'arrivée à Paris de M. de Verdun, premier président au Parlement de Toulouse, le 21 août 1610, dit : « Il arriva en grande compagnie et plus grande, ce sembloit,

---

[1] Dans ses *Annales politiques*, publiées à Londres en 1768 (t. I, p. 71-72) M. Castel, abbé de Saint-Pierre et membre de l'Académie française, partage les idées de l'abbé Gedoyn et dit que les voitures « ont servi à augmenter le luxe et la mollesse; or, ces commodités nouvelles ont contribué à diminuer la force et la santé par la diminution de l'exercice du corps. »

[2] Ce fut dans un carrosse de ce genre que Henri IV fut assassiné par Ravaillac, rue de la Ferronnerie, le 14 mai 1610.

que sa qualité ne portoit, car il estoit accompagné de bien cent chevaux, et avoit à suite dix ou onze carrosses. Il est vrai que la plupart de ce train n'estoit sien, mais de ceux qui lui estoient allés au-devant comme amis. »

Le luxe qui, jusque-là, n'avait été qu'effleuré, prit une toute autre allure sous le règne de Louis XIII. C'est à qui aurait eu la voiture la plus belle. A part les peintures qui y trouvaient aussi souvent leur place, l'or, l'argent, la soie, le velours, les passementeries de toute sorte se disputaient l'honneur d'y figurer. Les armoiries vinrent à leur tour, et, comme le dit fort judicieusement M. d'Auriac, dans son intéressante *Histoire anecdotique de l'industrie française*, « les parvenus à la noblesse furent les plus empressés à faire appliquer leurs couronnes et leurs blasons sur les portières de leurs carrosses. »

Ce luxe prit naissance à la Cour qui, sous la minorité de Louis XIII, était plus brillante et plus nombreuse que jamais. Afin d'en conjurer l'extension au delà de la Cour, le jeune souverain, aidé des conseils que lui suggéra la reine régente, sa mère, signa, en mars 1613, un édit qui « fait défenses à tous ouvriers de dorer à l'avenir ou faire dorer aucuns carrosses à peine de 1,000 livres d'amende. »

Enrayé pour un moment, ce luxe recommença de plus belle. Il fut même porté si loin que les riches s'en trouvèrent incommodés dans leurs affaires, et furent contraints d'avoir recours à des moyens quelquefois irréguliers pour le soutenir. Le roi s'en émut et prit une Déclaration du 16 avril 1634, dans laquelle se trouve le passage suivant sur les voitures : « Il fait aussi défense à tous carrossiers de faire, vendre ni débiter, du jour de la publication de cette ordonnance, aucuns carrosses ou litières, brodez d'or, d'argent ou soye, ni chamarrez de passemens d'or ou d'argent, passemens de Milan, satins brodez ou passemens veloutez, ni de faire doubler d'aucune étoffe de soye les bottes, mantelets, custodes, bouts et gouttières des carrosses ; leur défend pareillement de faire dorer les bois des carrosses et litières; à peine contre les carrossiers et autres ouvriers contrevenans de 500 livres d'amende, de confiscation, d'être déclarez infâmes et bannis pour cinq ans du ressort du Parlement, sans pouvoir jamais exercer aucun métier... »

Une nouvelle ordonnance, datée du 31 mai 1644 et rappelant une partie des prescriptions qui précèdent, défend à tous les sujets, « de quelque qualité et de quelque condition qu'ils soient, de faire porter à leurs pages, laquais et cochers aucuns habits de soye, ou bandes de velours, satin ou autre étoffe de soye. Voulons, dit cette ordonnance, qu'ils soient vêtus d'étoffe de laine avec deux gallons sur les coûtures et extrémitez des habits seulement ». (Art. VI).

Le carrosse des gens de Cour était traîné par six chevaux; ce nombre était réduit à quatre pour les bourgeois riches; cependant, quelques favorisés avaient six chevaux à leur équipage. Les coches de voyage étaient aussi attelés de six chevaux et menés par deux postillons.

A cette époque apparut la *calèche*. Pendant son séjour à Rueil, en 1644, dit madame de Motteville, la reine se servit pour la première fois d'une voiture de ce genre pour faire ses promenades dans les allées du parc qu'elle possédait dans cette localité.

Contrastant par sa légèreté avec les lourds carrosses, la calèche fut adoptée de préférence par la jeunesse masculine, enchantée de faire au grand jour étalage de sa fortune et de sa toilette en même temps.

En 1658, on comptait trois cent-dix carrosses dans Paris, mais on ne sait pas si, à ce moment où les carrosses de louage existaient déjà, ce nombre se rapportait exclusivement aux carrosses particuliers ou aux deux catégories à la fois.

Sous le règne de Louis XIV, les voitures devinrent plus splendides encore qu'elles ne l'avaient été sous celui de Louis XIII. Le carrosse ne ressemblait plus à ce qu'il était : les montants, autrefois verticaux, étaient penchés et supportaient un plafond qui faisait saillie sur la caisse de la voiture, rappelant ainsi l'assemblage de deux fauteuils à dos renversé se regardant et reliés par le sommet des dossiers; les côtés ne laissaient plus d'espace vide entre leur sommet et celui du plafond; enfin, les portières garnies de glaces, au lieu de se boucler extérieurement, tournaient sur des charnières et se fermaient à l'aide de poignées de nouvelle invention : c'était le confort par excellence. Aussi donna-t-on à ces voitures perfectionnées le nom de « carrosses modernes ».

La *chaise de poste* fit son apparition en 1664; mais, comme l'indique son nom, c'était plutôt une voiture de voyage.

A partir de 1667, on vit surgir une multitude de voitures nouvelles, dont voici un aperçu :

D'abord, le *cabriolet* à deux chevaux sur l'un desquels se tenait le cocher. L'usage de cette voiture ne dura pas longtemps, et il ne fut repris que vers la fin du XVIIIe siècle, où il fit fureur;

La *brouette*, déjà connue depuis le règne de Louis XIII, et qui se répandit seulement en 1669; cette voiture était suspendue et contenait deux personnes;

La *berline*, du nom de la ville de Berlin où elle avait été inventée par Philippe Chièze, originaire d'Orange, premier architecte de Frédéric-Guillaume, électeur de Brandebourg. La berline différait du carrosse en ce qu'elle avait deux brancards à son train, au-dessus desquels la caisse était suspendue; lorsqu'elle contenait quatre personnes, elle prenait le nom de *berline à deux fonds* et celui de *vis-à-vis* lorsqu'elle ne contenait que deux personnes, parce que celles-ci étaient placées de façon à se regarder;

Le *carrosse-coupé* ou *berlingot*, ou plus ordinairement *diligence*, qui ne contenait que deux personnes sur le derrière et quelquefois une sur le devant, par le moyen d'un strapontin ou siège mobile. Certaines diligences n'étaient construites que pour une seule personne; alors elles prenaient le nom de *désobligeantes;* le devant, faisant face à la personne, était formé d'une glace.

Indépendamment de la chaise de poste que l'on rencontrait dans Paris, il existait aussi des chaises de toutes espèces. Parmi ces dernières, celle qui servait le plus fréquemment était la *chaise à porteurs* qui fit l'objet d'une assez vaste exploitation, comme on le verra au chapitre II (Voitures de louage). La reine Marguerite s'en servit la première et en introduisit l'usage. Comme l'indique son nom, ce véhicule était porté par des hommes, et la portière se trouvait devant. Quelquefois la boîte de ces chaises descendait plus bas que les brancards, alors on y entrait par derrière; les portières de côté étaient dormantes, c'est-à-dire ne pouvaient s'ouvrir.

Il faut encore ajouter à cette nomenclature les types suivants, qui dérivent pour ainsi dire des précédents : la *berline à quatre portières*, la *gondole*, la *dormeuse*, la *calèche* à plusieurs bancs avec impériale soutenue par des montants de fer; le *diable*, espèce de diligence; le *phaéton*, espèce de calèche ou de char découvert; les chaises ou *soufflets* dont l'origine vient d'Italie, et une foule d'autres voitures.

Paris, on le voit, était sillonné par de belles et élégantes voitures.

Durant son règne, Louis XIV tenta à nouvelles reprises de restreindre le luxe, mais sans y parvenir. A ce propos, il y a lieu d'indiquer encore les ordonnances, déclarations et édits que ce roi signa à la date des 26 octobre 1656, 27 novembre 1660, 13 avril et 9 juillet 1669, mars 1700 qui défendaient, comme celles des 31 mai et 12 décembre 1644 déjà citées, non seulement l'emploi de l'or, de l'argent et des étoffes précieuses

dans l'ornementation des carrosses, mais aussi dans le harnachement des chevaux, et, enfin, réglementaient la tenue des cochers et laquais.

Dans la relation qu'il fit de son voyage à Paris en 1698 (*A Journey to Paris in the year 1698*), le docteur anglais Martin Lister dépeint ainsi qu'il suit les moyens de transport de la capitale française par rapport à ceux de Londres : « Il y a ici un grand nombre de carrosses, fort ornés de dorures, mais il y en a très peu, — et encore appartiennent-ils tous à la haute noblesse, — qui soient grands et à deux fonds. Ce qui leur manque en grandeur et en élégance, si nous les comparons aux nôtres de Londres, est amplement compensé par leurs commodités et leur facilité à tourner dans les rues les plus étroites. Dans ce but, ils sont tous à col de cygne, avec les roues de devant très basses : elles n'ont pas plus de deux pieds et demi de diamètre. Il est bien plus aisé d'y monter, et le siège du cocher, étant plus bas en conséquence, vous permet de voir quelque chose par la glace de devant, tandis que chez nous le cocher est, sur son siège élevé, le seul point de vue que nous ayons. Tous, jusqu'aux fiacres, ont aux quatre coins de doubles ressorts qui dissimulent tous les cahots. Jamais je ne m'en suis mieux aperçu qu'un jour où, après m'être servi durant quatre mois de voitures de Paris, il m'arriva de monter dans la meilleure voiture de Londres, de Mylord. Pas un cahot qu'on ne ressentît en plein; aussi une heure de cette voiture me fatigua plus que dix de celles de Paris. »

Sous Louis XV, on inventa le *grand carrosse à flèche recourbée* pour laisser libres les roues de devant.

Pendant le règne de ce monarque, le luxe resta effréné comme il l'était depuis de longues années; mais, si les voitures ne purent s'embellir davantage, leur nombre se multiplia d'une manière prodigieuse, incontestablement.

En reproduisant les quelques données statistiques que fournissent les auteurs de l'époque, il est indispensable de faire quelques réserves sur la valeur même de ces chiffres, dont quelques-uns paraissent très exagérés.

On trouve d'abord dans les différentes éditions de la *Description nouvelle de Paris*, par Germain Brice, que le nombre des carrosses circulant dans Paris s'élevait à plus de 20,000 en 1698, puis successivement à 16,000 en 1716, 12,000 en 1717, 20,000 en 1725, enfin, 22,000 en 1752. Si ces écarts, aussi considérables pour une période aussi courte, ne sont pas dus à une erreur typographique dans la composition de cet ouvrage, on a quelque peine à les expliquer.

Le *Journal du Citoyen*, publié en 1754, mentionne l'existence de 15,000 carrosses dans Paris seulement. Piganiol de la Force, dans sa *Description historique de Paris* (1765), en élève aussi le nombre à 20,000. Enfin, l'*Indicateur parisien* de 1767, plus raisonnable que les auteurs cités précédemment, évalue à 13,000, y compris les remises et les fiacres mais sans les cabriolets, le nombre des voitures qui circulaient habituellement dans les rues de Paris.

L'auteur des *Curiosités de Paris* (édition de 1716), parlant de « la richesse inexprimable des habitants de Paris », dit que plus de 12,000 de ceux-ci roulent carrosse. Dans l'édition publiée sous le même titre en 1778, on trouve le chiffre de 12,500 habitants roulant encore carrosse.

Pour dégager la vérité de ces chiffres, il faut admettre qu'à cette époque, où il n'existait plus de moyens de transport en commun depuis la disparition des *carrosses à cinq sols*, vers 1680, le besoin « d'avoir une voiture à soi » devait se faire rigoureusement sentir, et il semble, en définitive, raisonnable d'accepter le chiffre minimum de 12,000 carrosses.

La principale raison qui doit faire adopter ce chiffre minimum, c'est le nombre des hôtels à porte cochère qui, d'après Germain Brice, déjà cité, ne dépassait

pas 4,000 en 1717, soit une moyenne de 3 carrosses par hôtel; ensuite, le passage suivant extrait de l'*Antiquité de la ville de Paris*, par P. P. (Notice sur le plan de Gomboust) : « Les carrosses y sont si communs que *plusieurs* maisons en ont *2 et 3;* quantité d'advocats, de marchands et de simples bourgeois s'en servent ordinairement, et l'on a mesme quelque pudeur d'aller à cheval ou à pied par les rues dans lesquelles le menu peuple est fort insolent et peu respectueux aux gens de qualité » [1].

L'emploi des voitures de luxe sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV obligea la municipalité à donner aux rues une plus grande largeur au fur et à mesure de leur réfection, et les propriétaires à modifier profondément les hôtels qu'ils élevèrent au XVIIe siècle. Au lieu d'une petite porte d'entrée pour les chevaux, on établit des portes plus larges, assez spacieuses pour laisser passer les carrosses. Dans l'intérieur de l'hôtel, la cour dut également recevoir des dimensions plus larges afin que les voitures pussent arriver au perron d'honneur et tourner ensuite, soit pour sortir ou regagner facilement les remises établies dans ce but.

La disposition des maisons et l'architecture de leur façade reçurent aussi, par ce fait, des modifications inusitées jusque-là.

Il convient de signaler en passant, comme se rapportant à la circulation des carrosses au XVIIIe siècle, deux ouvrages fort intéressants que possède, parmi beaucoup d'autres, la Bibliothèque nationale. Ces ouvrages, intitulés l'un : *L'Indicateur parisien*, publié en 1767, l'autre : *Le Géographe parisien*, publié en 1769, donnent la nomenclature de toutes les voies de Paris à cette époque.

La longueur des rues, quais, places, etc., y est indiquée en *pas communs* [2], et leur largeur par le nombre des carrosses qui y pouvaient passer de front. Le nombre de ces derniers, « chacun leurs essieux de six pieds », y est représenté par autant de C dans les rues où ils pouvaient passer aisément; par un D* dans celles où ils ne pouvaient passer que difficilement; enfin, par ** dans celles où ils ne pouvaient point passer.

Exemples : rue Notre-Dame : 150 CCC; rue Saint-Pierre-aux-Bœufs, 90 D*; rue des Deux-Hermites **; cul-de-sac Sainte-Marine (aucun signe).

Le dépouillement, par catégories de largeur, des 875 rues et 107 culs-de-sac existant dans Paris en 1767 n'offrirait qu'un intérêt très secondaire dans ce travail.

La fin du règne de Louis XV entraîna avec elle le luxe extravagant des voitures; celles-ci devinrent alors moins éclatantes, tout en ayant conservé la lourdeur et les dimensions un peu exagérées de leurs devancières.

Après le premier Empire, les voitures prirent le cachet anglais : elles furent plus légères, plus commodes, en un mot, plus pratiques.

Depuis quelque temps déjà, le *cabriolet*, délaissé pendant une assez longue période,

---

[1] La même constatation figure déjà dans « *La guide universelle de tous les Païs-Bas*, du R. P. Boussingault (Paris, 1672). On lit, en effet, dans la description de Paris, insérée dans cet ouvrage, p. 362 : « Les carrosses y sont si communs, que plusieurs maisons en ont deux et trois, quantité d'avocats, de marchands et de bons bourgeois s'en servent ordinairement, et encore plus à présent, *depuis que les carrosses à six sols marquez roulent dans Paris.* La commodité des chaises est aussi fort grande et fort commune pour être portez où l'on souhaite, en quelqu'endroit de la ville ou des faux-bourgs; les chaises roulantes y sont en vogue aussi. »

[2] Le *pas géométrique* était de 5 pieds de Roi, et le pied de Roi, de 12 pouces; le *pas commun*, de 2 pieds et demi. Il fallait 4,000 de ces derniers pour faire une lieue parisienne et 2,000 du pas géométrique.

avait été repris avec fureur, vers la fin du règne de Louis XV, en raison de sa légèreté et de ses faibles dimensions. On attribue à ce roi la réflexion suivante : « Si j'étais préfet de police, je supprimerais les cabriolets. »

Tout habitant de Paris, voulant y circuler par ce moyen de transport, devait en faire la déclaration à la Préfecture de police où il lui était délivré un numéro qu'il devait faire peindre à l'huile sur les deux panneaux des côtés. En même temps, il était astreint à garnir le cou de son cheval d'un fort grelot mobile et d'allumer, dès l'entrée de la nuit, deux lanternes aux côtés de la caisse de sa voiture; enfin, de ne mener son cheval qu'au petit trot dans les rues, et seulement au pas dans les halles et marchés.

Les renseignements statistiques sur le nombre des voitures bourgeoises n'ont jamais pu être parfaitement établis.

D'après les *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine*, publiées pour la première fois par l'Administration municipale, sous la direction de M. de Chabrol, le nombre des cabriolets particuliers inscrits dans le ressort de la Préfecture de police au 1er janvier 1819, d'après l'ordonnance du 28 septembre 1816, s'élevait à 4,804; mais, d'après une observation inscrite au tableau n° 63 de cette publication, il est probable que ce chiffre était trop élevé, au moins de 1,200, par suite de la non-déclaration des propriétaires qui pouvaient avoir cessé de faire usage des cabriolets déclarés. Ce chiffre doit donc être ramené à celui de 3,600 environ.

Quant aux voitures particulières à deux chevaux, non sujettes à prendre un numéro, l'Administration n'avait sur leur nombre aucune connaissance exacte.

En consultant l'édition du même ouvrage publiée en 1824, on trouve que le nombre des cabriolets bourgeois circulant dans Paris pendant cette année s'élève à 6,000. Il y a, dans ce dernier chiffre, qui paraît tout d'abord fort approximatif, une exagération qui fait absolument oublier le nombre de 4,804 indiqué pour 1819, et sur lequel il y avait une large réduction à faire, comme on l'a vu plus haut.

Les ouvrages, guides et autres, publiés après les deux années qui viennent d'être mentionnées, reproduisent absolument ces données.

Dulaure, dans son *Histoire civile, physique et morale de Paris* (3e édition, 1825, t. IX) cite les nombres suivants de cabriolets bourgeois numérotés existant dans Paris : fin 1813, 5,130; mars 1818, 4,349; et 1er janvier 1819, seulement 1,804.

Une situation plus récente, insérée dans les *Consommations de Paris*, fournit les nombres suivants pour 1853, mais ne mentionne aucunement les cabriolets bourgeois :

DÉSIGNATION DES VOITURES.		VOITURES EXISTANT		
		dans Paris.	dans la banlieue.	TOTAL.
Voitures bourgeoises	à 2 roues.....	912	374	1,286
	à 4 roues.....	3,311	260	3,571
	ENSEMBLE.....	4,223	634	4,857

Enfin, Gourlier, dans son ouvrage sur les *Voies publiques*, fait, au contraire, exister en 1852 environ 4,610 cabriolets bourgeois.

En raison de toutes ces divergences, on ne peut que constater avec regret combien

il est difficile d'extraire la vérité, et il faut se résoudre à n'accepter ces chiffres que pour la valeur que l'on croit devoir leur attribuer.

Tout cela prouve, encore une fois, combien il était indispensable pour notre époque d'établir un travail consciencieux et pétri de renseignements authentiques.

Au 1er janvier 1888, le nombre des voitures bourgeoises inscrites à la Préfecture de police s'élevait à 16,850.

D'autre part, le nombre des voitures bourgeoises suspendues et destinées au transport des personnes[1] existant dans les 20 arrondissements de Paris au 1er janvier des années 1889, 1890 et 1891 était respectivement de 13,038, 13,000 et 12,893. En voici la répartition par arrondissement :

ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE DE VOITURES AU 1er JANVIER			ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE DE VOITURES AU 1er JANVIER		
	1889.	1890.	1891.		1889.	1890.	1891.
1er.....	466	463	486	Report.....	8,859	8,811	8,564
2e (*minimum*)..	181	172	164	12e.....	328	320	327
3e.....	235	206	194	13e.....	249	290	287
4e.....	259	261	249	14e.....	198	205	222
5e.....	221	212	196	15e.....	337	326	325
6e.....	249	232	254	16e.....	1,470	1,451	1,561
7e.....	1,171	1,146	1,135	17e.....	701	685	711
8e (*maximum*)..	3,982	4,028	3,813	18e.....	267	272	282
9e.....	1,022	1,026	1,037	19e.....	449	457	438
10e.....	499	492	473	20e.....	180	177	176
11e.....	574	573	563				
A reporter..	8,859	8,811	8,564	TOTAUX	13,038	13,000	12,893

Les nombres qui précèdent comprennent des voitures de tous les types, depuis le coupé à 2 places jusqu'à l'omnibus de famille, dont la contenance et la forme varient suivant le désir de chaque propriétaire.

---

[1] Voitures imposées à la contribution spéciale établie par les lois des 2 juillet 1862, 23 juillet 1872 et 22 décembre 1879.

CHAPITRE II.

MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS.

§ 1er. — VOITURES DE LOUAGE DITES « À VOLONTÉ » OU « À ITINÉRAIRE FACULTATIF ».

Dans le chapitre précédent on a vu que, jusqu'au règne de Louis XIII, l'usage des carrosses et des chaises à porteurs avait été réservé aux personnes de la Cour et aux grands dignitaires. Ce privilège ne dura pas longtemps.

Paris commençait à reculer ses limites ; les courses devenaient longues et difficiles, par suite, aux personnes peu préparées à la marche ou incapables de la supporter. C'est alors que surgit une idée à laquelle chacun applaudit aujourd'hui : celle d'établir des moyens de transport à l'usage du public.

Chaises à porteurs. — La *chaise à porteurs* découverte dite « chaise à bras », dont se servit pour la première fois la reine Marguerite de Valois, fut, à cause de sa commodité, le premier mode de transport public adopté dans la capitale.

Le privilège de cette exploitation fut accordé, par lettres patentes du 22 octobre 1617, à une association composée de P. Petit, capitaine aux gardes du roi, et des sieurs Regnault-Descuville et Douet, sur le placet que ces personnes adressèrent au roi le 4 août de la même année.

Voici le passage principal de l'autorisation donnée aux entrepreneurs par Louis XIII :

« Louis, etc., accordons et permettons le pouvoir de mettre en usage et establir les dites chaises à bras pour porter des rues à autres les personnes qui désireront le faire, et se servir de cet usage tant en notre bonne ville de Paris que fauxbourgs d'icelle et autres lieux de ce dit royaume, sans toutefois ôter la liberté à ceux qui en voudront avoir en leurs maisons aussi pour leur usage et de leur famille seulement, laquelle grâce, pouvoir et permission nous leur avons accordée et octroyée pour le temps et terme de dix ans, faisant très expresses inhibitions et défenses à tous autres, durant ledit temps, d'avoir et tenir semblables pour les louer et en tirer profit, à peine de confiscation desdites chaises et d'amende arbitraire, si ce n'est par le congé et permission desdits Petit, Regnault-Descuville et Douet. »

Les propriétaires de ce privilège lancèrent des avis, ainsi qu'ils y étaient autorisés, pour faire connaître la mise en pratique de leur entreprise, avec promesse de traiter avec toutes personnes qui voudraient faire usage des mêmes moyens de transport, non seulement dans Paris, mais encore dans les principales villes de France. « Ceux qui désireroient, disaient-ils, avoir permission de se servir du privilége pour porter des chaises devront s'adresser au bureau establi en la rue du Grand-Huleu, en la maison de Charles Chaignet, maître menuisier, où l'on voit le modèle desdites chaises. »

Les chaises que cette maison fournissait en grande quantité étaient découvertes; mais on les couvrit par la suite, suivant le type importé d'Angleterre par le marquis de Montbrun, fils légitime du duc de Bellegarde.

Le privilège des chaises portatives passa ensuite au sieur de Cavoy, capitaine des mousquetaires du cardinal de Richelieu, et au marquis de Montbrun. Le brevet, en date du 13 mars 1639, confirmé par lettres patentes du 31 du même mois, autorisa ces messieurs pour une période de 40 années à établir, comme leurs devanciers, des chaises à porteurs dans les rues et places de Paris et autres villes du royaume, ainsi que l'autorisation de prélever une certaine part dans les bénéfices de l'exploitation. A la suite d'un contrat passé, le 21 mars 1644, entre la veuve du sieur de Cavoy et le sieur de Montbrun, ce dernier devint propriétaire des deux tiers du privilège, qui fut ensuite, par brevet et lettres patentes du 31 janvier 1654, cédé à son fils naturel et, après le décès de ce dernier, retourna au père, qui mourut à son tour en 1670 après avoir fait, cinq ans auparavant, donation des deux tiers de son droit à l'hôpital et de l'autre tiers au sieur Puget, à la charge de l'usufruit pendant toute sa vie.

Origine des voitures de louage. — Appréciée comme elle le méritait pour l'époque, et surtout dans les temps pluvieux, la chaise à porteurs obtint auprès du public une faveur qui devait suggérer l'idée de lui faire concurrence. C'est ce que fit un nommé Nicolas Sauvage, le premier loueur de carrosses.

Dans son ouvrage intitulé : *Histoire et recherche des antiquités de la ville de Paris* (t. I, p. 193), Sauval décrit comme il suit le nouvel établissement inauguré par Sauvage :

« Il y a quelque quarante ans qu'un nommé Nicolas Sauvage, facteur du maître des coches d'Amiens, loua à la rue Saint-Martin, vis-à-vis celle de Montmorency, une grande maison appelée, dans quelques anciens papiers terriers, l'*hôtel Saint-Fiacre*, parce qu'à son enseigne étoit représenté un saint Fiacre qui y est encore. Or, cet homme, fort entendu en fait de chevaux et de carrosses de louage, pour les bien ménager et les faire durer longtemps, s'avisa d'un nouveau trafic, qui fut d'entretenir à Paris des chevaux et des carrosses pour les louer au premier venu. D'abord il eut bonne pratique quoiqu'il les louât bien cher, et même incontinent après, il eut des camarades qui s'établirent en divers quartiers et s'enrichirent. Mais parce qu'il n'y en avoit point qui allât de son air, comme ayant quelquefois vingt carrosses et quarante à cinquante chevaux à l'écurie; de plus, parce que d'une maison appelée l'hôtel de Saint-Fiacre, à cause de son enseigne, étoit venue l'invention de ces sortes de carrosses, non seulement le nom de *fiacre* fut donné aux carrosses de louage et à leurs maîtres, mais aussi aux cochers qui les conduisoient, et même je pense que cette manière de gens a pris saint Fiacre pour patron. En tout cas, je suis assuré que c'est aux cochers et aux carrosses de louage que Sarrasin a voulu faire allusion dans la *Pompe funèbre* de Voiture, quand il dit que Lyonnelle suivit la reine de Sarmatie dans le char de l'enchanteur Fiacron [1]. »

La citation qui précède ne fixe pas la date exacte de l'apparition des carrosses de louage, et, avant d'aller plus loin, il est nécessaire de faire remarquer ici le doute qui règne sur l'origine de ces voitures.

Sauval, mort en 1670, faisait remonter au moins à 1630 (en supposant que ses œuvres aient été écrites peu avant sa mort) l'existence des carrosses de louage. Or, si l'on consulte à la Bibliothèque nationale certains documents du XVIIIe siècle, on trouve, d'après le *Mémoire instructif pour les loueurs de carrosses et chevaux de la ville et fauxbourgs de Paris*, publié en 1760, que c'est en 1612 que Sauvage imagina

---

[1] *Œuvres de Sarrasin*, Paris, 1656 (p. 295). Sous le nom de Lyonnelle, l'auteur indique mademoiselle Paulet, à cause de son courage et de ses cheveux dorés. La reine de Sarmatie désigne la reine de Pologne (Louise-Marie de Gonzague), que Voiture accompagna jusqu'à Péronne, en qualité de maître d'hôtel du roi.

son établissement. L'ouvrage intulé : *Description des Arts et Métiers* (Menuisier, IIIe partie), édité en 1761, reporte cette innovation à 1650 ; mais il y a à coup sûr dans cette date, une confusion évidente avec l'autorisation accordée à cette même époque au sieur Villerme, et qui va être mentionnée plus loin.

Il est certain qu'en 1623 il existait déjà des carrosses de louage pour la ville et la banlieue, indépendamment de ceux qui servaient au transport des voyageurs à destination éloignée. Ce fait est révélé par un arrêt de la Cour de Parlement du 25 février 1623 [1] dont voici la teneur :

« ... Seront en outre les fermiers des coches de traverses tenus de fournir de bons coches et carrosses attelez de bons chevaux, et ne pourront prendre chacun jour d'un carrosse à deux chevaux plus de *sept* livres, dedans lequel il n'y aura que huit personnes au plus, pour aller *tant par la ville qu'ès environs jusques à trois lieües*, sans qu'ils puissent contraindre ceux qui en voudront loüer de prendre un carrosse à quatre chevaux pour tels petits voyages. Et pour un carrosse tiré par quatre chevaux, ne pourront prendre pour chacun jour que *douze livres*, dedans lequel ils ne mettront que dix personnes en tous tems et ne feront que treize à quatorze lieües par jour, et pour un carrosse sans chevaux *quarante* sols, et pour chacun cheval qu'ils loüeront sans carrosse *cinquante* sols par jour, desquels droits et règlements sera mis un tableau en chacun bureau. »

Si ce document très curieux n'apprend rien sur l'établissement des carrosses de Sauvage, il prouve du moins qu'au commencement du XVIIe siècle les gens de Paris pouvaient déjà se faire transporter, moyennant un prix fixé, soit dans la ville, soit dans ses environs; dans tous les cas, les prix qui viennent d'être mentionnés sont les plus anciens que l'on connaisse, et, à ce titre, il était intéressant de les noter.

Malheureusement pour lui, Sauvage n'avait pas obtenu un privilège exclusif et le succès qu'il avait eu, grâce aux bonnes conditions de ses attelages toujours prêts et bien soignés, suscita des imitateurs parmi lesquels figure en première ligne le sieur Charles Villerme, dont il a été parlé plus haut.

En effet, Charles Villerme, bourgeois de Paris, obtint par lettres patentes du 5 mars 1650, moyennant une somme de quinze mille livres versée au trésor royal, le privilège « de fournir luy seul dans la ville et fauxbourgs et vicomté de Paris de grandes et petites carrioles de loüage et de traverses attelez d'un, deux ou trois chevaux, selon le besoin qu'on en aura, à l'instar des carrosses de loüage et de traverse qui y sont établis, comme aussi de fournir des litières et brancars de loüage, le tout pour la commodité publique et soulagement des Bourgeois, Marchands, Habitants d'icelle et autres, même des personnes anciennes, infirmes et malades, afin de pouvoir vacquer et aller commodément à leurs affaires de commerce, même en leurs Maisons des champs et ailleurs. »

Sept ans plus tard, le roi Louis XIV, par lettres patentes du mois de mai 1657, accorda au sieur de Givry, l'un de ses écuyers, le privilège de faire établir dans les carrefours, lieux publics et commodes de la ville et faubourgs de Paris « tel nombre de carrosses, calèches et chariots attelez de deux chevaux chacun, qu'il jugera à propos, pour être exposez depuis les sept heures du matin jusqu'à sept heures du soir dans lesdits Carrefours, Lieux publics et commodes, et être louez à ceux qui en auront besoin soit par heure, demie-heure, journée, demie-journée ou autrement, à la volonté de ceux qui s'en voudront servir, pour être menez d'un lieu à autre où

---

[1] Arrest de la Cour de Parlement du 25 février 1623, entre la dame des Fontaines se disant propriétaire des carrosses publics de France, etc. (*Recueil d'édits et d'ordonnances royaux*. MDCCXX, t. II, p. 585.)

leurs affaires les appelleront, tant dans la ville et fauxbourgs de Paris qu'à quatre et cinq lieues des environs d'icelle, soit pour les promenades des Particuliers, ou pour aller à leurs Maisons de la campagne. »

L'importance de l'entreprise nécessita-t-elle des fonds en trop grande quantité ou se dressa-t-il quelque autre difficulté, le fait est que le sieur de Givry négligea de mettre à exécution l'autorisation qui lui fut d'abord accordée. De nouvelles lettres patentes, datées du mois de décembre 1664, vinrent confirmer les précédentes et lui accordèrent l'autorisation d'exposer « tel nombre de carrosses et calèches à deux et quatre roues, attelez d'un ou de plusieurs chevaux (comme ci-dessus)..., pour jouir dudit Privilège par ledit sieur de Givry, ses successeurs et ayans cause, pleinement, paisiblement et perpétuellement, luy permettant aussi d'associer avec luy qui bon luy semblera. »

Le sieur de Givry, profitant de la liberté que lui laissaient ces nouvelles lettres patentes, céda son privilège, moyennant quatre mille livres de pension, aux sieurs François et Pierre de Francini, par contrat passé le 22 février 1665.

Voitures pour la suite de la Cour. — Mais, avant le renouvellement de ces lettres patentes, le roi — qui ne semble pas s'être montré chiche de privilèges — accorda le 5 mai 1661 à Catherine-Henriette de Beauvais, première femme de chambre de la reine mère du roi, l'autorisation d'établir des voitures de louage pour la suite de la Cour dans les environs de Paris. Ce brevet, confirmé plus tard par un arrêté du Conseil du 19 septembre 1667, fut très profitable à cette personne qui en tira, paraît-il, des revenus assez considérables et sollicita de nouveau du roi, le 18 mars 1669, un nouveau brevet l'autorisant à établir des coches, carrosses, carrioles et charrettes allant régulièrement de Paris à Versailles et de Versailles à Saint-Germain.

Un nouveau don royal fut fait aussi, par lettres patentes du 10 septembre 1664, à Nicolas Picquet, sieur de Sautour, mousquetaire de la compagnie de la garde royale et à sa sœur, Anne Picquet, l'une des filles d'honneur de la reine mère, portant autorisation d'établir dans la ville de Paris « telle quantité de calèches qu'ils jugeront nécessaires pour la commodité et utilité publiques, lesquelles ne seront tirées que par un cheval pour voiture jusqu'à nombre de quatre personnes partout, tant dans ladite ville qu'aux fauxbourgs et ès environs d'icelle à deux lieues à la ronde, où elles porteront et iront prendre ceux qui le désireront en leurs Maisons des champs et autres endroits où leurs affaires les appelleront, moyennant *dix sols* par personne pour chacune place par voyage de campagne pour aller, et pareille somme aussi pour chacune personne qui voudra revenir, et *quarante sols* pour ceux qui voudront disposer seuls entièrement desdites calèches. »

C'est à ce moment aussi qu'apparut un nouveau type de voitures très légères, traînées par un seul cheval, et dont le privilège fut accordé au marquis de Crenan. Ces petites voitures, véritables chaises roulantes où deux personnes pouvaient tenir à l'aise, se composaient d'un large fauteuil que soutenait vers le milieu un châssis porté par derrière sur deux roues. Leur succès fut grand, surtout auprès de la jeunesse qui y trouva un moyen de transport plus rapide et délaissa momentanément les carrosses. L'invention de ces voitures appartenait au sieur Dubois La Grugère qui, n'ayant pu profiter de sa découverte, l'avait cédée en partie au marquis de Crenan, dont elles prirent le nom. Elles devinrent par la suite affectées aux voyages en province.

Certains entrepreneurs essayèrent d'enlever à ces chaises la vogue qu'elles avaient acquise; mais elles furent quand même préférées et ne disparurent qu'au XVIIIe siècle pour faire place aux chaises de poste à quatre roues et à ressorts, qui n'étaient du reste qu'une reproduction exacte des premières.

Avec un pareil nombre d'entreprises et en tenant compte d'une population limitée, il naquit — ce qui est inévitable en pareille circonstance — une rivalité et une concurrence qui ne pouvaient qu'être funestes aux maîtres de ces entreprises.

De nombreuses contestations s'élevèrent sur la juste appréciation des privilèges; chacun étalait ses droits, qui ne tendaient rien moins qu'à l'exclusion de ceux de ses concurrents, et des procès ruineux devaient être le résultat de ce défaut d'entente. Mais chacun le comprit, et un arrangement fut conclu entre les associés de Givry et de Francini frères, d'une part, et les associés Nicolas Picquet, damoiselle Picquet, sa sœur, et Nicolas de Rambouillet, conseiller et maître d'hôtel ordinaire du roi, de l'autre.

Des lettres patentes du mois de décembre 1666 sanctionnèrent cette fusion dans les termes suivants :

« Louis... etc., permettons, accordons et octroyons par ces présentes d'établir des calèches, tant en notre dite ville de Paris et aux lieux où nous serons qu'en telles de notre royaume que bon leur semblera, pour y porter et rapporter toutes personnes tant de notre Cour et suite que de toutes autres qui voudront se servir desdites calèches, avec deffenses à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles soient, de *troubler, inquiéter ni empêcher lesdits exposans* audit établissement, ni ceux ayant droit et cause d'eux, pour quelque cause et sous quelque prétexte que ce puisse être, même d'invention nouvelle, à peine de quinze cents livres d'amende applicables à l'Hôpital général de notre bonne ville de Paris et de tous les dépens, etc... »

On trouve dans un arrêt du Parlement du 3 septembre 1666, relatif aux privilèges des associés, l'indication des prix des places à cette époque : « La Cour ordonne, etc., que la liberté demeurera entière aux particuliers qui ont accoutumé de louer des carrosses pour aller par la ville et aux environs de Paris, ainsi que par le passé; et que lesdits de Sautour et de Givry ne pourront prendre pour chacune calèche, pour la première heure que *vingt sols* et *quinze sols* pour les autres, et pour une demi-journée *trois livres dix sols*, et où on seroit obligé d'y mettre deux chevaux pour aller en campagne, *quatre livres dix sols.* »

Le sieur de Givry et consorts, ayant le droit plus formel que jamais d'établir seuls des voitures de louage dans Paris, cherchèrent à tirer parti de leurs privilèges. Ils dotèrent la ville d'un certain nombre de carrosses et de calèches, mais ils rencontrèrent journellement une concurrence tenace de la part des autres loueurs qui, refusant de reconnaître leurs droits, prétendirent conserver la faculté de louer leurs voitures à l'heure comme par le passé.

Cette obstination obligea les propriétaires du privilège d'avoir recours à l'autorité du Parlement qui leur accorda l'arrêt du 5 décembre 1668, par lequel « la Cour ordonne que les lettres patentes du mois de décembre 1666 et l'arrêt de vérification d'août 1667 seront exécutés selon leur forme et teneur; fait défenses aux loueurs de carrosses de la ville et fauxbourgs de Paris de faire mettre à leurs enseignes ni au-dessus de leurs portes : *Carrosses à louer par heure*, ni de les exposer dans les carrefours, places publiques et dans les rues, à peine de quinze cents livres d'amende, etc... »

Les loueurs formèrent opposition à cette mesure quelque peu radicale; mais ce qu'il y eut de singulier, c'est que quelques-uns d'entre eux s'y montrèrent favorables.

Les propriétaires profitèrent de leur côté de la perplexité où demeurèrent les loueurs de carrosses après cet arrêt et firent signer des baux à ceux qui en acceptèrent les conditions. Par ces baux, ces derniers s'engagèrent à payer *cinq sols* par jour par chaque carrosse qu'ils devaient exposer sur les places.

Les privilégiés voulurent ensuite appliquer cette mesure à tous les loueurs de carrosses, et les premiers qui s'y refusèrent furent mis en prison d'où ils ne sortirent que sous la promesse de signer le bail tel qui leur fut présenté, et sans examen.

On ne doutera pas, dit le Mémoire auquel ces détails sont empruntés [1], que ce fut par force et par ruse que les premiers baux furent souscrits par les loueurs de carrosses, lorsque l'on saura que les propriétaires ne se firent aucun scrupule d'y insérer faussement que les voitures et les chevaux des loueurs de carrosses leur appartenaient — à eux privilégiés, — et qu'ils les donnaient à ferme auxdits loueurs moyennant la rétribution de *cinq sols* par chaque jour et par chaque carrosse.

Le règlement du 5 décembre 1668, que sont venus confirmer ou compléter d'autres règlements des 12 décembre 1668, 12 décembre 1670, 22 août et 30 décembre 1673, 1er juin 1677, 3 août 1693, 31 août 1696, etc., détermina bien la plupart des loueurs de carrosses à prendre à ferme les voitures des propriétaires pour les mener à l'heure dans Paris; mais ce n'était là qu'un moyen de tromper leurs maîtres : ne pouvant plus louer leurs carrosses qu'à la journée ou à la demi-journée, les loueurs exposaient ceux de la ferme sur les voies publiques et, aussitôt qu'ils avaient « chargé », ils conduisaient dans leurs maisons les personnes qui les employaient, les faisaient monter dans leurs carrosses de réserve, renvoyaient tout de suite ceux des propriétaires sur la place, et accaparaient de cette façon des clients qui n'étaient en réalité pas les leurs.

Cette manœuvre frauduleuse fut découverte et réprimée par un arrêt du Parlement du 22 août 1673 qui ordonna l'exécution à la lettre des lettres patentes, de l'arrêt de vérification et autres règlements intervenus jusque-là. Ledit arrêt « défend à toutes personnes d'y contrevenir, et à tous loueurs de carrosses d'exposer aucuns carrosses dans les places et dans les rues, les louer ni même se transporter, eux et leurs cochers, sur lesdites places où sont exposées les calèches des suppliants pour y prendre et emmener aucunes personnes en leurs maisons pour les faire monter dans leurs carrosses, à peine de quinze cents livres d'amende. »

Origine des voitures de remise. — Telle fut l'origine des *voitures de remise*, qui ne purent désormais être louées que dans les conditions qui viennent d'être indiquées et que le Parlement a maintenues dans cette liberté par deux arrêts, l'un du 27 août 1667, qui a vérifié les lettres patentes du privilège de l'établissement des carrosses à l'heure, et l'autre du 30 décembre 1673, contradictoires entre eux et les propriétaires du privilège : il ordonne « nommément » que les loueurs de carrosses pourront en louer conformément à l'arrêt de vérification.

Chaises roulantes. — En poursuivant la nomenclature des moyens de transport parisiens qui se sont succédé pendant le cours du XVIIe siècle, il convient encore de mentionner, en dehors des carrosses à cinq sols qui font l'objet d'un chapitre spécial dans cette étude [2], les *chaises roulantes* (appelées aussi *brouettes*, *roulettes* et *vinaigrettes*), qui furent mises en service public au commencement de l'année 1671.

Ces chaises, composées d'une boîte portée sur deux roues et supportées par des ressorts, étaient traînées par un ou plusieurs hommes auxquels on donnait le nom de « tireurs de chaises »; elles étaient connues depuis la fin du règne de Louis XIII; mais, en 1639, alors qu'on essaya de les mettre en usage, le sieur de Cavoy et le marquis de Montbrun, propriétaires du privilège des chaises portatives, s'y opposèrent. Pour plus de sécurité dans leur entreprise, ces messieurs sollicitèrent et obtinrent du roi, pour une période de quarante années, un brevet daté du 24 mai 1639, par lequel « Sa Majesté entendait qu'ils ne fussent aucunement troublés dans la jouissance de

---

[1] *Mémoire instructif pour les loueurs de carrosses et de voitures de la ville et fauxbourgs de Paris, demandeurs, afin d'être érigés en corps et communauté.* Paris, juillet 1760.

[2] Voir ci-après, chap. II, § 2, *Transports en commun* (pages 68-79).

leur privilège, sous prétexte d'invention d'autres chaises, même des *chaises roulantes*».

Cependant, avant l'expiration du brevet accordé aux sieurs de Cavoy et de Montbrun, Louis XIV autorisa par lettres patentes du mois de mai 1669 les sieurs Dupin [1], Chanderolle et Paris à mettre en exploitation les chaises roulantes qui furent qualifiées «calèches ou carrosses à coulisses portées sur deux roues fixes ou mobiles à l'essieu, pour être tirées par des hommes seulement».

Considérées bien plus par leur originalité que par les services rapides qu'elles pouvaient rendre, ces chaises furent, aussitôt leur exposition sur la voie publique, adoptées de préférence par la jeunesse, les cochers et les laquais. Des violences furent même exercées contre les malheureux qui «tiraient» ces chaises, ce qui obligea le magistrat de police à rendre une ordonnance, en date du 1er avril 1671, pour prévenir le retour de semblables faits. Cette ordonnance faisait «défenses à toute personne de quelque qualité et condition que ce soit d'empêcher directement ou indirectement l'établissement du nouveau roulage par voies de fait, insultes, injures, huées, paroles ou autrement, à peine de cinq cents livres d'amende, et à tous cochers, laquais et gens de livrée de pareillement troubler ni empêcher ledit roulage, à peine de prison et de punition exemplaire...»

Le *soufflet* était une sorte de chaise roulante à deux roues et fort légère, pour une ou deux personnes, dont le dessus de cuir ou de toile cirée se pliait ou se repliait comme un soufflet, suivant le temps. Louis XIV se servit souvent d'une de ces petites voitures. (*Journal de la santé du roi*, p. 299.)

Au mois d'avril 1685, le roi Louis XIV signa des lettres patentes portant règlement pour les carrosses et voitures à la suite de la Cour et les carrosses à l'heure de la ville de Paris. Par les mêmes lettres, les privilèges furent déclarés de nature «mobiliaire et non sujets à aucune action hypotequaire».

Ces lettres permirent aux sieurs de Beauvais et du Fresnoy, et à leurs «hoirs et ayans cause, d'établir et faire rouler à perpétuité, et à l'*exclusion de tous autres, même du sieur de Givry, sieur et damoiselle de Sautour et consorts*, telle quantité de carrosses, coches, chariots, calèches à deux et à quatre places et autres voitures qu'ils voudraient, de Paris aux lieux où se trouverait la Cour, avec faculté de transporter, tant à l'aller qu'au retour, toutes personnes qui se présenteraient».

Une défense expresse fut faite tant au sieur de Givry et ses associés qu'aux autres loueurs de carrosses de Paris d'imiter cet exemple. De plus, les voitures affectées au service de la Cour purent se placer partout dans Paris, conjointement avec les carrosses et calèches faisant le service de la ville, mais avec l'obligation d'être distinguées de ces dernières par une marque très apparente et tout à fait différente, afin d'éviter toute confusion aux particuliers qui avaient à s'en servir. Par contre, les voitures pour la suite de la Cour ne devaient servir à aucun autre usage et toujours être attelées de quatre chevaux.

Les trois quarts de ce privilège furent accordés au sieur de Beauvais; l'autre quart au sieur du Fresnoy.

Le prix du transport par personne fut fixé de la manière suivante : *60 sols* (au maximum) dans les carrosses et calèches à deux et à quatres places allant de Paris à Versailles ou à Saint-Germain-en-Laye ; *40 sols* dans les grands carrosses à six et à huit places; *30 sols* dans les coches suspendus et *25 sols* dans ceux non suspendus ;

---

[1] Par suite de son peu d'élégance, de sa traction humaine et de son incommodité, la brouette ne servit guère qu'aux classes peu aisées. Dupin, son inventeur, en monopolisa longtemps la fabrication à cause d'un ressort très ingénieux qu'il y introduisit et dont il garda le secret. Ce ressort, disent certains auteurs, facilitait beaucoup le roulement de la voiture.

pareil prix pour le retour de ces localités à Paris, et à proportion pour les lieux plus éloignés (Compiègne, Chantilly, Fontainebleau.)

Pour la desserte de Paris, les lettres patentes fixèrent aussi les prix maxima qui suivent pour les carrosses et calèches attelés de deux chevaux : *25 sols* pour la première heure et *20 sols* pour chacune des heures suivantes ; enfin *4 livres 10 sols* pour la demi-journée, le tout conformément aux arrêts et règlements antérieurs.

Les ordonnances et règlements de police abondèrent dans les premiers temps de l'existence des voitures de louage. Il serait fastidieux de les reproduire tous intégralement, parce qu'ils sont en général à peu près semblables. Néanmoins, il est intéressant de les analyser et d'en faire ressortir les points les plus intéressants.

Le premier de ces règlements date de l'année 1669 et défendait à tout cocher, sous peine de cent livres d'amende, de donner à manger à ses chevaux dans la rue. Peu de temps après, le lieutenant de police prit une ordonnance par laquelle il était enjoint aux cochers : de ne pas accrocher des bottes de foin à leurs voitures ; de ne se placer que sur une file, avec intervalle entre les voitures, et assez loin des boutiques pour que la circulation des gens à pied ne fût pas gênée ; de ne point entraver la circulation en stationnant dans les rues ; de ne point se tenir à l'écart dans les rues environnant leur stationnement, pour éviter de marcher ; de ne pas s'enivrer ; d'observer la plus grande politesse envers les clients, et, lorsqu'il arrivait à ceux-ci d'oublier quelque objet dans les carrosses ou dans les calèches, de ne pas manquer d'en faire la déclaration soit au bureau des voitures, soit au bureau de police.

Les loueurs devaient, de leur côté, n'exposer sur la voie publique que des voitures parfaitement construites afin d'éviter les accidents qui arrivaient fréquemment, et de n'employer que des chevaux vigoureux et des cochers expérimentés dont la moralité ne laissait point à désirer.

Un règlement datant aussi de cette époque prescrivait aux loueurs de numéroter leurs carrosses avec des chiffres très grands et peints en couleur jaune à l'huile sur le derrière et les côtés.

Quant aux « clients », il leur était expressément défendu de prendre aucun carrosse par la violence, et de payer d'avance le prix de l'heure ou de la course. De même, ils ne devaient pas, lorsqu'ils montaient sur le siège à côté du cocher, se charger aucunement de la conduite de la voiture dans laquelle ils se trouvaient.

Telles sont, à grands traits, les dispositions des règlements existant au XVIIe siècle.

On a vu, un peu plus haut, dans quelles conditions le sieur de Givry et ses associés exploitèrent le privilège des carrosses de place dans Paris et quels moyens ils employèrent envers les loueurs, qui ne purent dès lors exposer leurs voitures que sous des remises. Ces donataires ne s'en tinrent pas là ; pour jouir de leur privilège avec plus de tranquillité, ils achetèrent au mois d'avril 1674 celui qui avait été accordé en 1650 au sieur Villerme pour les grandes et petites carrioles, les litières et les brancards ; ils rachetèrent aussi, en 1691, le droit du duc de Rouannès dans le privilège des carrosses à cinq sols par place [1].

La Société ainsi formée n'eut plus à désirer qu'un règlement clair et précis sur la taxe des carrosses qui pût assurer la perception de ses droits ; le Parlement lui en accorda un le 20 janvier 1696, dont voici les principales dispositions :

« Notre Cour ordonne que les lettres patentes du mois d'août 1685 et arrêt d'enre-

---

[1] Aucun document, quant à présent, ne laisse de traces de la disparition de ces carrosses comme *transport en commun*, et l'on est obligé de s'arrêter à l'hypothèse que ces voitures, après avoir servi pendant un certain nombre d'années à ce titre, sont redevenues ensuite de simples carrosses de place, ou plutôt, en raison de leur contenance, des voitures de louage pour la campagne.

gistrement d'icelles du 17 mars 1692 seront exécutées. Il sera payé *25 sols* pour la première heure de carrosse à deux chevaux, *20 sols* pour chacune des autres heures, et *4 livres 10 sols* pour la demi-journée pour la relevée.»

L'insolence proverbiale des cochers de fiacres remonte au XVIIe siècle, c'est-à-dire qu'elle date de l'origine même de ces voitures.

On la trouve déjà mentionnnée dans une *Lettre écrite par un Sicilien à l'un de ses amis* (attribuée à Saint-Évremond), en date du 20 août 1692, dans laquelle on lit sous la rubrique «Bruit des carrosses de louage» : «Les cochers sont si brutaux, ils ont la voix si enrouée, si effroyable, et le claquement continuel de leurs fouets augmente le bruit d'une manière si sensible qu'il semble que toutes les furies soient en mouvement pour faire de Paris un enfer.»

Le même auteur laisse aussi par cette lettre une bien mauvaise impression des voitures et des chevaux qui les traînaient. «Il y a ici, dit-il encore, un nombre infini de carrosses de louage qui ne sont faits que pour tuer les vivants; les chevaux qui les tirent mangent en marchant, comme ceux qui menoient Sénèque à la campagne, tant ils sont maigres et décharnez... Cette voiture cruelle se paye par heure, coutume inventée pour abréger les jours dans un temps où la vie est si courte.»

De son côté, le *Livre commode des adresses pour 1692* fournit de précieux renseignements sur les voitures de l'époque : «Il y a des calèches attelées à *vingt sols* par heure, dans tous les tems du jour, sur le quay des Augustins, place du Palais-Royal, Croix-du-Tiroir, rue de la Ferronnerie, rue Mazarine et rue Saint-Antoine, devant les Jésuites. Aux mêmes endroits et en divers autres carrefours et places, on trouve des chaises à deux porteurs pour *un écu* par demi-journée, et des chaises à ressorts, traînées par un seul homme, à *un écu* par jour ou *dix sols* par heure.»

Les beaux et magnifiques carrosses de louage pour les princes, les ambassadeurs et grands seigneurs étrangers se trouvaient aux adresses suivantes : chez les sieurs d'Alençon, rue Mazarine; Dauphiné et Dupuis, rue du Four-St-Germain, Clouet, rue des Vieux-Augustins; David et Lescuyer, rue de Seine; Guérin, rue des Boucheries-Saint-Germain.

La veuve Leroux, derrière l'hôtel de Salé, fournissait aussi de très beaux carrosses de louage.

Les remises, dit encore cet ouvrage intéressant au point de vue historique, où l'on tient d'ailleurs des carrosses de louage au mois, à la semaine ou à la journée, sont encore : rue Mazarine, rue des Vieux-Augustins, rue des Boucheries-Saint-Germain, rue des Petits-Champs, rue de Hurepoix, rue Git-le-Cœur, rue des Grands-Augustins et rue de Buci.

Enfin, le docteur anglais Martin Lister, dans le récit du voyage qu'il fit à Paris en 1698 (*A journey to Paris in the year 1698*), tout en rendant hommage aux voitures de remise, donne la note suivante de ce qu'étaient les autres voitures de louage : «Outre les voitures des gens riches, il y a ici des voitures de remise qu'on loue au mois; elles sont bien dorées, ont de bons chevaux et des harnais propres. Ce sont les voitures que les étrangers prennent au jour ou au mois sur le pied de trois écus d'Angleterre environ par jour (*18 à 19 francs*, à peu près); c'est ce qui fait le malheur des fiacres et des chaises à porteurs qui sont les plus sales et les plus misérables voitures qu'on puisse imaginer. Elles ne laissent pas d'être aussi chères qu'à Londres, et encore il n'y en a guère.»

«Il y en a pourtant encore une autre espèce dans cette ville que j'aurais voulu passer sous silence, la prenant d'abord pour quelque mauvaise plaisanterie. Cela fait un pitoyable contraste avec une cité si magnifique : ce sont les *vinaigrettes*, c'est-

à-dire une caisse de voiture sur deux roues traînée par un homme et poussée derrière par une femme ou un enfant, ou bien par tous les deux à la fois [1]. »

Telle était, au point de vue des moyens de transport et de leurs emplacements, la situation de Paris, il y a deux siècles.

Il reste peu de chose à dire pour clore l'historique des voitures de louage au XVIIe siècle.

Il suffira de mentionner que, dans le cours de l'année 1698, les propriétaires du privilège des carrosses furent obligés de contribuer aux besoins de l'État et de faire une nouvelle finance de 140,000 livres, auxquelles ils ajoutèrent encore, en 1709, un nouveau versement de 60,000 livres au profit du coffre royal. Dans ces deux circonstances, les anciens droits et privilèges furent tellement compromis que les propriétaires durent en réclamer de nouveaux, qui leur furent du reste octroyés par des lettres patentes du mois d'août 1698 et du 28 avril 1710.

Les lettres patentes de 1698 rattachèrent à ces propriétaires le don fait auparavant à Antoine Drouart de la carriole de Paris à Poissy. Par contre, ils durent continuer de payer à la veuve et héritiers du sieur de Givry la pension de 4,000 livres que ce dernier reçut lors de la cession de son privilège.

Celles de 1710 rattachaient aussi aux privilégiés les carrosses et voitures de louage du Pecq, Saint-Germain, Meulan et Mantes. Le roi y confirma pour vingt années, à partir du 1er janvier 1711 et devant échoir le 31 décembre 1730, le don de la rétribution des *2 sols 6 deniers* par jour, ordonnée être payée par chaque carrosse de remise de la ville et faubourgs, suivant déclaration du 28 décembre 1706, à charge pour les privilégiés de continuer de payer 10,000 livres par an à l'Hôpital général de Paris.

Plus tard, le roi Louis XV reconnut cet établissement comme étant d'une grande utilité pour le public. Le brevet qu'il donna aux propriétaires, le 11 janvier 1716, fut revêtu de lettres patentes par lesquelles Sa Majesté, en renouvelant les privilèges antérieurs, entendait que les propriétaires pouvaient en user « sans qu'ils puissent être troublés ni inquiétés sous aucun prétexte, cause et occasion que ce soit, et sans que les carrosses de remise puissent être exposés sur les places ni loués par heure, sous les peines portées par les arrêts du Parlement des 5 décembre 1668 et 22 août 1673, et sans que, par ladite maintenue, lesdits exposans soient obligés de payer au Trésor aucune finance dont ils sont, en tant que besoin, quittes et déchargés ».

Autant les XVIe et XVIIe siècles avaient été féconds, autant le XVIIIe semble s'être accommodé des bienfaits que lui avaient légués ses deux devanciers. Rien en effet comme nouveau moyen de transport à l'intérieur de Paris n'a surgi sous les règnes de Louis XV et de Louis XVI. On retrouve, au moment de la Révolution, les carrosses maîtres de la place, les chaises à porteurs ayant pour ainsi dire disparu.

On se bornera donc à enregistrer les choses les plus essentielles qui se sont passées comme législation, emplacements ou tarifs pendant ce siècle de « continuation ».

Le 30 décembre 1702, le roi rendit une déclaration qui ordonnait, pendant quatre années, la levée de *trois sols* par jour par chaque carrosse de louage *indistinctement* au profit de l'Hôpital général.

Les propriétaires du privilège des carrosses de places, toujours attentifs à leurs in-

---

[1] Martin Lister mentionne aussi, en dehors des chaises de poste, un autre genre de voiture qu'il désigne sous le nom de *roullion*, pour deux personnes et tirées par deux chevaux, dont l'un dans les brancards et l'autre en dehors ; ce mot de *roullion*, donné pour du français, ne peut concerner que le soufflet, dont il a été parlé plus haut, p. 23.

térêts et surtout à ce qui pouvait les affermir dans ce privilège, exposèrent au roi qu'ils étaient, par leurs titres et baux, mieux placés que quiconque pour faire la perception de ce droit.

Le roi, se rendant à ce désir, ordonna que ledit droit de *trois sols* par chaque carrosse dit de remise et de place serait recouvré par les propriétaires des carrosses de places ; en même temps, sous forme d'indemnité pour la régie de ce recouvrement, Sa Majesté fixa seulement à 10,000 livres par année le montant de cette rétribution pour le compte de l'Hôpital général, abandonnant le surplus, s'il s'en trouvait, auxdits propriétaires des carrosses de places [1].

Quoique cette imposition ne fût fixée que pour quatre années, les propriétaires du privilège, qui trouvaient à la fois dans cette perception leur bénéfice et l'avantage de paraître chargés de percevoir les deniers du roi, furent les premiers à demander la prorogation de ce droit.

Cependant, en 1711, ils exposèrent que leurs cochers de places payaient avec peine cette imposition de *trois sols* par jour et en demandèrent la suppression, s'offrant de continuer à payer annuellement, comme par le passé, à l'Hôpital général la somme de 10,000 livres, en diminuant même de *six deniers* par jour l'imposition sur les carrosses dits de remise [2].

Cette demande ayant été favorablement accueillie, les carrosses dits « de remise » ne payèrent plus depuis ce temps que *deux sols six deniers* par jour. Mais les carrosses de places ne profitèrent point de la diminution accordée aux carrosses de remise; les privilégiés augmentèrent de ces *trois sols* leur rétribution ordinaire.

Pendant les années 1678, 1702 et 1732, diverses compagnies se présentèrent, avec des offres plus considérables les unes que les autres, pour enlever le privilège.

Les propriétaires de ce dernier firent ressortir, en 1678, qu'ils n'en avaient encore joui que pendant douze années, ce qui ne pouvait les avoir dédommagés des dépenses qu'ils avaient faites; en 1702, ils employèrent tout leur crédit et firent valoir la justice qu'on leur avait rendue en 1678 en rejetant les offres de la première compagnie. En 1732, comme on leur demanda leurs titres, ils firent imprimer l'énoncé d'un grand nombre d'arrêts, lettres patentes et déclarations qui leur avaient été donnés pour diverses causes, et surtout ils affectèrent de citer tout ce qui concernait la rétribution pour l'Hôpital général.

Ils confondirent avec le privilège des carrosses de places tout ce qui concernait les privilèges qu'ils avaient obtenus pour les voitures de Versailles, Saint-Germain, etc. Ils appuyèrent sur la propriété des carrosses de places et firent non seulement rejeter les offres de cette nouvelle compagnie, mais ils obtinrent en outre, à titre d'indemnité, le privilège de toutes les voitures du royaume, dont ils retirèrent plus de 600,000 livres chaque année.

Après cinquante années de jouissance du sieur Dupin et de ses associés, le privilège des chaises roulantes (voir p. 22) passa aux sieurs Louis Bontems, l'un des valets de chambre du roi, Henri de Cazaus, premier maréchal des logis de feu le duc de Berri, et à Jean de Cazaus, son frère, colonel d'infanterie. Les lettres patentes du 24 décembre 1715, qui confirmèrent ce don, portent que le privilège des « voitures à

---

[1] En 1702, il y avait à Paris déjà plus de 600 carrosses de remise ou de place, ce qui, à raison de *trois sols* par jour pour chacun, formait une somme de 32,850 livres et, par conséquent, un bénéfice de 22,850 livres pour les privilégiés.

[2] En 1711, il y avait environ 300 carrosses de remise qui, à raison de *deux sols six deniers* par jour, rapportaient par année un revenu de 13,687 livres 10 sols, sur lesquels 3,687 livres 10 sols pour les privilégiés.

deux roues, tirées par deux hommes seulement,» sera valable pour cinquante années à partir du mois de mai 1719, à l'exclusion de tous autres, et que ce privilège sera réparti de la manière suivante : moitié en faveur du sieur Bontems, l'autre moitié au profit des frères de Cazaus. En outre, ces lettres portent cette clause exorbitante « que les particuliers ne pouvaient avoir de chaises à eux sans le consentement par écrit des privilégiés, et devaient payer à ceux-ci la somme de 300 livres par chaque chaise ».

L'année suivante, le roi renouvela également, par des lettres patentes datées du 2 février 1716, le privilège des chaises portatives. Il est bon de dire, pour expliquer ce renouvellement, que les sieurs de Cavoy, de Montbrun et leurs associés jouirent jusqu'en 1679 du privilège qui leur fut accordé en 1639 (voir p. 18) pour quarante années; mais que, dès l'année 1675, Louis Dauger, marquis de Cavoy, grand maréchal des logis, avait obtenu pour quarante ans également la concession de ce droit en entier pour lui, sa veuve, enfants, héritiers et ayants cause; et qu'enfin, en 1707, Louis XIV lui renouvela cette grâce et en prolongea la durée pendant quarante autres années à partir de l'année 1719. Les lettres patentes du 2 février 1716, accordées par Louis XV, ne sont donc en réalité qu'une confirmation de la faveur accordée au sieur de Cavoy (Louis Dauger) par Louis XIV, en 1707.

Parmi les richesses de la Bibliothèque nationale existe un fort curieux ouvrage daté de 1716 et intitulé : *Le Voyageur fidèle,* dans lequel on trouve (p. 384 et suiv.) les adresses où se fabriquaient et se confectionnaient les différentes parties des carrosses et des chaises à porteurs. Cet ouvrage rappelle également (p. 340 et 345) les endroits où se tenaient les voitures de place et de remise; ces renseignements étant identiques à ceux qui ont été empruntés au *Livre commode de 1692,* il suffira de les mentionner en passant.

Plus curieux au point de vue de cette étude est le *Séjour de Paris* par le sieur J. C. Nemeitz, publié l'année suivante (1717).

Décrivant les carrosses de louage et de remise, que l'on appelait communément *fiacres,* de même que leurs cochers, cet auteur dit : « De mon tems l'on païa *30* jusqu'à *40 Louïs d'or* parmois (un *Louïs d'or* ou *pistole* se compte à *10* francs) pour un tel carrosse, cherté dont on étoit redevable à MM. les Anglois (pour la meilleure part) qui, après avoir fait leur paix avec la France, venoient fondre en foule dans Paris, et qui, ne se souciant point de poignées d'argent, faisoient enchérir toutes choses jusqu'à un prix inconnu dès longtems. Autrefois on les put loüer à *20* pistoles par mois; mais aujourd'hui il faudrait païer *10, 12 jusqu'à 15* francs pour un carrosse de remise seulement pour un jour. »

On trouve, dans ce même ouvrage, les premières traces du « pourboire » : « L'on donne au cocher qui vous a charrié tout le jour une pièce de dix sols ou un peu plus, pour boire »; puis, des conseils pratiques aux voyageurs vis-à-vis des cochers; enfin, la citation de ce proverbe toujours en vigueur : « Paris est le paradis des femmes, le purgatoire des hommes et l'enfer des chevaux. »

Le mauvais état des voitures et la cupidité des cochers qui demandaient jusqu'à *quarante et cinquante sols* par course, sous prétexte de la cherté des denrées, obligèrent la police à rendre une ordonnance, en date du 2 mai 1725, par laquelle les prix de *vingt-cinq sols* pour la première heure et de *vingt sols* pour les suivantes devaient être rigoureusement maintenus, mais jamais dépassés; ces prix s'appliquaient tant à l'intérieur de la ville qu'à ses faubourgs; mais, si le carrosse sortait de ces derniers, il devait être payé à la journée ou à la demi-journée suivant le prix convenu.

Les porteurs et tireurs de chaises prenaient exemple sur les cochers de carrosses;

le lieutenant de police y remédia par une ordonnance du 15 juillet 1729, dont voici l'extrait :

« Les chaises devront être bien et solidement construites, sous peine pour les propriétaires de rester responsables des accidents qui pourront arriver (art. Ier).

« A partir de huit jours à compter de cette ordonnance, les propriétaires devront faire numéroter de grands chiffres de couleur jaune peints à l'huile toutes les chaises qui ne le sont point. Défense aux porteurs ou tireurs de porter ou tirer les chaises qui ne porteront pas ces chiffres (art. II).

« Défenses à toutes personnes d'enlever ou faire enlever lesdites chaises des places où on les retire pendant la nuit, sous prétexte de s'en servir ou autrement, et à quiconque de les acheter en tout ou partie sans un certificat du propriétaire ou de son commis (art. III).

« Défenses à tous porteurs ou tireurs de chaises de les exposer ailleurs que sur les places à ce destinées (art. IV).

Défenses aux porteurs ou tireurs d'aller au-devant des clients pour leur offrir leurs chaises (art. V).

« Recommandation expresse aux porteurs ou tireurs de rendre tous les objets, effets ou valeurs oubliés dans ces chaises (art. VI). »

Une nouvelle ordonnance de police du 24 juillet 1731, renouvelant les prescriptions contenues dans celle du 2 mai 1725, montre combien les cochers de carrosses tenaient peu compte des ordres, rigoureux cependant, qui leur étaient donnés pour la bonne exécution de leur service.

Six ans après, un arrêt du Conseil, en date du 17 décembre 1737, ordonna une nouvelle marque aux carrosses de places. Il y est dit :

« ART. Ier. — Les maitres de carrosses de places seront tenus de faire marquer tous les carrosses qu'ils font rouler actuellement dans Paris d'une empreinte qui sera réglée par le lieutenant général de police, laquelle sera appliquée avec un fer chaud, à côté du numéro du bureau du privilège, par la personne qui sera commise par ledit lieutenant général de police et sans frais ; et celà huit jours après la date de cette ordonnance, sous peine de 1,000 livres d'amende et confiscation des carrosses.

« ART. II. — Les carrosses d'augmentation qui seront exposés à l'avenir sur les places devront également être marqués.

« ART. III. — Défenses sont faites aux cochers de conduire les carrosses sans qu'ils soient marqués, sous peine de confiscation et de 100 livres d'amende. »

Cette nouvelle mesure fut prise en raison de l'extension du nombre des carrosses et de ce que les cochers, sous prétexte qu'ils ne pouvaient plus se placer dans les rues qui leur étaient assignées, se tenaient dans presque toutes les rues de Paris, y causaient de l'embarras et souvent même du désordre. Ces stationnements irréguliers leur permettaient aussi de se servir de carrosses non numérotés et de se soustraire à la surveillance de la police.

Il faut croire que la police avait souvent affaire à cette époque avec les voitures de place, car il existe encore une autre ordonnance du 18 juin 1740 qui rappelle toutes les prescriptions antérieures. Cette ordonnance exige que les propriétaires n'exposent que des carrosses bien conditionnés, attelés de bons chevaux, et défend les marchepieds en fer (art. Ier). Elle fixe, comme par le passé, le prix de la première heure à *25 sols* et à *20 sols* pour les suivantes (tarif pour Paris et les faubourgs) (art. II.)

En 1754, d'après le *Journal du Citoyen*, on comptait à Paris 29 stations de carrosses ou fiacres, 27 places de brouettes et 32 places de chaises à porteurs [1].

Pour la première fois on trouve, dans ce précieux et remarquable ouvrage, le prix des brouettes, lequel était fixé à *12 sols* par heure; puis la liste nominative avec l'adresse et le quartier des loueurs de carrosses de remise et de calèches.

Le dépouillement de cette liste, qui n'offre qu'un faible intérêt au point de vue des noms et adresses des loueurs, nous fait connaître que l'effectif de ces voitures, pour les 20 quartiers de Paris [2], s'élevait à 165 pour les carrosses de remise et à 8 pour les calèches, appartenant à 60 propriétaires.

Voici les emplacements occupés par les catégories de voitures qui viennent d'être indiquées [3] :

1° Fiacres ou carrosses de place. — *1er quartier :* pont Marie. — *3e quartier :* rue de la Ferronnerie. — *5e quartier :* place du Palais-Royal; Croix-du-Trahoir; place Louis-le-Grand. — *6e quartier :* rue du Mail; place des Victoires; rue de Richelieu; rue St-Marc. — *9e quartier :* Porte Saint-Denis; rue Saint-Denis. — *10e quartier :* Porte Saint-Martin; rue Saint-Martin, près Saint-Julien. — *11e quartier :* place de la Grève. — *14e quartier :* rue des Quatre-Fils; place du Temple. — *15e quartier :* les Grands-Jésuites; rue Saint-Antoine (vis-à-vis les Filles Sainte-Marie); la porte Saint-Antoine; rue de l'Écharpe. — *16e quartier :* place Maubert. — *18e quartier :* quai des Augustins. — *19e quartier :* la Croix-Rouge; rue de Tournon; porte Saint-Michel. — *20e quartier :* rue Mazarine; rue de l'Université; rue Saint-Benoît.

2° Brouettes ou chaises roulantes. — *1er quartier :* pont Marie; pont Saint-Michel; place des Barnabites. — *2e quartier :* rue de Venise. — *4e quartier :* rue de l'Arbre-Sec. — *5e quartier :* barrière des Sergents; le Palais-Royal; place Louis-le-Grand. — *6e quartier :* place des Victoires. — *7e quartier ;* portail Saint-Eustache. — *9e quartier :* cloître Sainte-Opportune; rue du Petit-Lion. — *10e quartier :* rue Beaubourg. — *11e quartier :* La Grève; place Baudoyer. — *13e quartier :* rue Sainte-Avoye. — *14e quartier :* rue des Quatre-Fils; rue Portefoin. — *15e quartier :* les Grands-Jésuites. — *16e quartier :* place Maubert. — *18e quartier :* rue des Cordeliers; Pont-Neuf; rue Gillecœur; quai de la Volaille. — *19e quartier :* porte Saint-Michel; la Croix-Rouge. — *20e quartier :* porte de Bussy.

3° Chaises à porteurs. — *1er quartier :* place des Barnabites; quai d'Anjou. — *2e quartier :* rue de Venise. — *5e quartier :* place du Palais-Royal; Croix-du-Trahoir; barrière des Sergents; rue de l'Échelle. — *6e quartier :* rue de Richelieu; place des Victoires; rue Montmartre. — *7e quartier :* rue des Bons-Enfants; rue des Petits-Champs; portail Saint-Eustache. — *9e quartier :* place Sainte-Opportune. — *10e quartier :* rue des Gravilliers; rue Michel-le-Comte. — *11e quartier :* place Baudoyer. — *13e quartier* : rue Sainte-Avoye. — *14e quartier* : rue des Quatre-Fils. — *15e quartier* : rue Royale; rue des Balets. — *16e quartier* : place Maubert. — *17e quartier :* rue Saint-Jacques, près l'Estrapade. — *18e quartier :* rue Saint-André-des-Arcs, près l'église; rue des Mathurins; rue Christine. — *19e quartier:* rue de Tournon; Saint-Sulpice, près le séminaire. — *20e quartier :* rue des Saints-Pères; rue de l'Université; rue de Bussy; rue Guénégaud.

Le *Tableau de Paris pour l'année 1759* qui mentionne les conditions dans lesquelles on pouvait louer les carrosses de place et de remise, les brouettes et chaises à porteurs, donne l'adresse des bureaux de ces diverses voitures.

---

[1] On peut trouver les mêmes renseignements dans l'*Indicateur parisien*, publié en 1767.

[2] La distribution de Paris en 20 quartiers date de 1702.

[3] Ces emplacements ont été traduits graphiquement sur le *Plan n° 1*.

Le bureau des carrosses de place et de remise se trouvait rue Michel-le-Comte ; celui des chaises à porteurs, rue de Montmorency; enfin, celui des chaises roulantes ou brouettes, rue Pavée-au-Marais.

Il y a lieu d'emprunter à cet ouvrage les quelques chiffres qui suivent, et qui viennent compléter ceux qui ont été donnés jusqu'à cette époque.

Le *prix de la course* en carrosse se payait *24 sols*, bien que ce prix ne fût pas encore fixé officiellement (p. 285).

Pour les voitures de la Cour on trouve les prix suivants :

De Paris à Versailles et de Paris à Marly, *3 livres 10 sols;*

De Paris à Compiègne : en carrosse, *14 livres 10 sols;* en chaise, *16 livres 10 sols;*

De Paris à Fontainebleau : en carrosse, *9 livres 10 sols ;* en chaise, *11 livres ;*

De Paris à Choisy, pour toute la journée : en carrosse, *20 livres;* en chaise, *10 livres.*

Le prix de retour était le même qu'à l'aller pour Versailles, Marly, Compiègne et Fontainebleau.

Autrefois, on ne pouvait sortir de Paris en voiture sans avoir à payer, au retour, une certaine taxe aux barrières. L'*État ou Tableau de la ville de Paris* (1760) fournit ce renseignement.

Un carrosse public à 2 et 4 places pour la suite de la Cour payait *12 sols* d'entrée ; un carrosse ordinaire, coche, fourgon ou chariot, *19 sols.*

La recommandation que fait cet ouvrage aux personnes qui ont oublié quelque objet dans les voitures publiques (page 341) mérite d'être citée aussi : « En cas de perte de quelque meuble, comme mouchoir, tabatière, que les bourgeois croiroient avoir laissé dans une brouëtte, on s'adresse au bureau, rue Pavée-Saint-Antoine, avec le numéro de la brouëtte, et le jour à peu près et l'heure qu'on s'est servi de la brouëtte. En cas d'insulte de la part du brouëtteur, on peut s'adresser ou au bureau ou chez le commissaire du quartier, ou même *appeler la garde.* »

Le prix des différentes sortes de voitures est amplement détaillé dans l'*Almanach parisien de 1764.* Ces prix sont d'autant plus intéressants à noter ici que, jusqu'à présent, ils ont pour ainsi dire fait défaut, surtout en ce qui concerne les carrosses de remise et les chaises.

Un carrosse de remise coûtait environ *350 livres* par mois et au delà, suivant la beauté du carrosse et des chevaux. Par jour, le prix était de *12 à 15 livres* pour la ville, suivant les courses, non compris un pourboire d'au moins *24 sols* au cocher. Pour une demi-journée, il fallait payer de *8* à *9 livres.*

Si le carrosse sortait de la ville, il pouvait coûter *15 livres,* et, en outre, la nourriture des chevaux et du cocher restait à la charge du client; sinon, ce dernier devait payer *3 livres* de plus.

Pour les lieux où la Cour séjournait, comme Versailles, un carrosse revenait à *18 livres*, à cause du droit exigé par le bureau des voitures de la Cour.

Si c'était à 7 ou 8 lieues de Paris, et dans des endroits où il y avait des voitures publiques, et pour revenir le même jour, on payait *24 livres.*

Enfin, si l'on voulait aller à quelque endroit hors Paris en voiture à quatre chevaux, le prix était augmenté de *6 livres.*

Voilà pour les carrosses de remise.

Les chaises à porteurs que l'on pouvait louer par jour, par heure ou par course, se payaient sur le pied de *15 sols* par heure, au minimum ; par jour, le prix en était de *5* à *6 livres.*

Pour les carrosses de place, les prix restent les mêmes (*25 sols* pour la première heure, *20 sols* pour les suivantes); mais ces voitures n'avaient pas le droit d'entrer

dans les lieux où se trouvaient établis des bureaux de voitures, ni même d'aller aux lieux où séjournait la Cour sans une permission du bureau de ces voitures.

En 1767, le roi Louis XV, par lettres patentes du 23 mai enregistrées au Parlement le 10 mai 1768, accorda le privilège des chaises portatives à mademoiselle d'Estampes.

Le 20 décembre 1769, le marquis d'Estampes, comme tuteur de sa fille, obtint un arrêt qui interdisait aux selliers, carrossiers et à tous autres «de louer aucunes chaises portatives et de les faire porter par aucuns bricoliers ou journaliers non inscrits dans les registres du bureau, à peine de 50 livres d'amende; comme aussi de faire porter les chaises particulières par autres que par gens à gages, livrées ou domiciliées chez les propriétaires, à peine de confiscation desdites chaises et de 500 livres d'amende».

Un arrêt du Parlement en date du 14 février 1770, confirmant les prescriptions du précédent, ordonne aux porteurs le payement régulier de la redevance de 25 sols par semaine qui leur est imposée, sous peine d'emprisonnement.

En 1773, le lieutenant de police ordonna que chaque loueur de voitures inscrivît sur des registres spéciaux les noms des personnes qui voudraient louer ses voitures ou ses chevaux.

L'année suivante, par une ordonnance datée du 1er juillet, ce magistrat rappela aux loueurs et au public les prescriptions déjà connues, mais qui restaient presque à l'état de lettre morte.

Cette même ordonnance fixe, pour la première fois, à *25 sous* le prix de la course dans Paris.

En raison des plaintes qui étaient journellement portées sur le délabrement des carrosses de place et les accidents fréquents qui en résultaient, le roi signa, le 17 février 1779, des lettres patentes par lesquelles il acceptait la proposition faite par le sieur Perreau d'un secours extraordinaire et sans aucun intérêt, au moyen d'une légère augmentation dans le loyer des carrosses, loyer demeuré le même depuis plus d'un siècle. En conséquence de cette acceptation, Louis XV retira à certaines personnes le privilège exclusif dont elles jouissaient, après toutefois avoir pourvu à leur remboursement intégral.

Il a paru indispensable de citer quelques articles de ces lettres patentes qui, tout en réglementant le *prix de la course* pour les voitures de louage, fournissent aussi les *prix de nuit :*

«Art. Ier. — Nous avons vendu, cédé et transporté au sieur Pierre Perreau, pour trente années entières et consécutives, à compter du 1er avril prochain, le privilège exclusif des carrosses de place en la ville et fauxbourgs de Paris, le privilège exclusif des voitures actuellement établies pour le service des environs de Paris et des messageries de Pontoise, Creil, Chantilly, Dammartin, Nanteuil-Haudouin, Senlis et Brie-Comte-Robert, sans être tenu, par ledit Perreau, de payer aucun prix de bail, ni être par lui sujet à aucune charge ni dépendance quelconque envers les administrateurs, régisseurs ou fermiers des messageries.

«Art. II. — Nous avons autorisé ledit Perreau de percevoir pendant lesdites trente années, à compter du 1er avril 1779, pour chaque carrosse appelé de remise, 6 sols par jour, dans la même forme et manière que se perçoivent les 2 sols 6 deniers auxquels ont été réduits les 3 sols établis par la déclaration du 30 décembre 1702, à charge de payer par lui à l'Hôpital général de Paris, annuellement et par quartier, 15,000 livres au lieu de 10,000 livres accordées audit hôpital par la déclaration du 30 décembre 1702.

. . . . . .

« ART. VI. — A compter du 1er avril 1779, il sera payé pour les voitures de place, dans toutes les saisons de l'année, depuis 11 heures du soir jusqu'à 6 heures du matin, *30 sols* par course et *40 sols* par heure, tant pour les voitures existantes que pour celles qui seront mises successivement sur place. Il sera payé dans toutes les saisons de l'année, depuis 6 heures du matin jusqu'à 11 heures du soir, mais seulement pour les voitures nouvelles, qui, à cet effet, porteront des marques distinctives et apparentes, *30 sols* la première heure, *25 sols* pour les autres et *24 sols* par course ; mais, depuis 6 heures du matin jusqu'à 11 heures du soir, il ne pourra être exigé, pour les voitures telles qu'elles sont à présent, que le même prix qui se paye actuellement pour l'heure ou pour la course; de même pour les voitures des environs.

.....

« ART. VIII. — Nous reprendrons, à l'expiration des trente années, pour notre compte, les chevaux, matériel, terrains, etc., payables en deniers comptants, sans aucun intérêt, sans que les concessionnaires soient tenus jusque-là de rendre aucun compte de leur exploitation. »

Une autre ordonnance de police du 12 avril 1779, rappelant les principales dispositions de celle de 1731, fut établie à l'occasion de la nouvelle entreprise qui vient d'être mentionnée en faveur du sieur Perreau.

L'article Ier dit : « Les carrosses à construire devront avoir : les caisses, trois pieds deux pouces de largeur à la ceinture sur quatre pieds deux pouces de long ; les portières ouvrantes sur les grandes roues, afin que les personnes qui s'en servent ne gâtent point leurs vêtements sur lesdites roues ; les trains ne pourront avoir moins de huit pieds de long entre les deux lisoirs; les brancards coupés de façon que la caisse ne se trouve point trop élevée et que les marche-pieds soient commodes et d'un usage sûr et facile. »

L'article VII enjoint aux cochers de conduire *sans difficulté* à l'Hôtel royal des Invalides, au Gros-Caillou, à l'École royale militaire, à la Porte-Maillot, à Conflans-les-Carrières, au village des Carrières, à Picpus, au Château de la Muette, à Passy et Chaillot, encore qu'ils soient hors la ville et fauxbourgs de Paris; comme aussi de conduire pareillement dans tous les endroits de la banlieue de Paris et lieux adjacents à la distance de deux lieues, à compter de la principale pierre milliaire posée au Parvis Notre-Dame, et ce, en payant auxdits cochers par avance, et en quelques endroits qu'ils soient pris, savoir :

40 sols pour les courses à l'Hôtel royal des Invalides, au Gros-Caillou, à l'Hôtel de l'École militaire et à la rue de Picpus, soit que l'on arrête à la première maison ou autres subséquentes;

48 sols pour la course de Paris à Chaillot et dans toutes les maisons du village indistinctement, à la Porte-Maillot, à Passy et jusqu'aux eaux de Passy;

Et lorsqu'ils monteront la montagne dite des Bons-Hommes pour aller soit au Château de la Meute (*sic*), soit au village de Passy et aux maisons sur la montagne, *12 sols* de plus, ce qui fera alors 3 livres pour ladite course, le tout ainsi qu'il est réglé par l'ordonnance du 1er juillet 1774; et pareille somme de *3 livres* pour les courses à Bicêtre, Conflans-les-Carrières et le village des Carrières; *4 livres 4 sols* lorsqu'ils ramèneront dans Paris les particuliers qu'ils auront conduits à Bicêtre, qu'ils ne les auront attendus qu'environ une demi-heure et qu'ils n'auront pas fait d'autres courses en rentrant dans Paris; et pour les courses dans les autres endroits de la banlieue de Paris, et à la distance d'environ deux lieues, il leur sera payé *40 sols* par lieue; et lorsqu'ils seront gardés, il leur sera payé, outre lesdites courses dont le prix est fixé ci-dessus, *25 sols* par heure pour le temps qu'ils auront été gardés depuis leur arrivée auxdits lieux jusqu'au moment auquel ils seront quittés à Paris, et, en ce que les carrosses aient fait d'abord des courses dans Paris avant d'être con-

duits aux différents endroits ci-dessus désignés et pour lesquels la course est fixée, alors le temps qu'ils auront été employés dans Paris leur sera payé suivant le prix de Paris, et le temps de la course commencera du lieu de la dernière destination dans Paris, et pourront, lesdits cochers, se faire payer du temps employé dans Paris avant de faire ladite course. Lorsque les cochers sortiront de la ville, fauxbourgs et banlieue de Paris pour autres endroits que ceux ci-dessus désignés, ils seront payés à la journée ou demi-journée, suivant le prix qui sera convenu; et lorsqu'on les enverra chercher sur les places de Paris pour venir soit à l'Hôtel royal des Invalides, soit à l'Ecole royale militaire, soit à la rue de Picpus, Chaillot, Passy, Château de la Meute et autres lieux ci-dessus désignés, il leur sera payé d'avance le prix ci-dessus pour la course à ces différents endroits; et ensuite le temps qu'on les gardera depuis leur arrivée jusqu'au retour et descente à la destination de Paris, à raison de l'heure fixée pour Paris.

L'article XIII ordonne aux propriétaires de carrosses d'y apposer à leurs frais des numéros dans le haut du derrière du carrosse et au milieu des panneaux de côtés, avec des chiffres peints en jaune à l'huile, et de les faire, en outre, marquer de l'empreinte ordonnée par l'arrêt du Conseil du 17 décembre 1737; comme aussi d'apposer en dedans desdits carrosses de pareils numéros sur une plaque de fer blanc posée dans le haut du devant, en sorte que lesdits carrosses, tant en dehors qu'en dedans, puissent être facilement distingués; le tout sans préjudice à la marque des propriétaires du droit sur les carrosses.

Aucun fait apparent ou nouveau n'ayant marqué le XVIIIe siècle, on ne peut recourir, pour compléter l'historique des voitures de louage, qu'aux ordonnances de police. Ces ordonnances ont, du reste, l'avantage de fixer la date de bien des innovations ou améliorations que l'on croit souvent beaucoup plus récentes.

En raison de la concurrence que leur faisaient les carrosses de place et les voitures des environs de Paris, jointe à l'augmentation de leurs dépenses qu'ils élevaient au triple depuis 1690, les propriétaires des carrosses de remise adressèrent une supplique au roi à l'effet d'obtenir l'autorisation de conduire leurs voitures dans un rayon de dix lieues à la ronde et sans être aucunement inquiétés par le sieur Laure, propriétaire du service des messageries.

Un arrêt du Conseil d'État du roi du 6 juillet 1779, donnant satisfaction à cette demande, fixa les limites dans lesquelles les carrosses de remise purent être conduits conformément à l'arrêt du 6 septembre 1690.

L'ordonnance de police du 17 février 1779, dont les articles les plus intéressants ont été reproduits plus haut (p. 32) et qui fixait le prix des courses suivant l'état du carrosse, ne laissa pas que de soulever maintes contestations entre les loueurs et le public.

L'Administration dut, en effet, rédiger une nouvelle ordonnance, en date du 18 avril 1780, et décida qu'à l'avenir les prix des courses et de l'heure fixés par celle du 17 février 1779 seraient maintenus pour les carrosses marqués de deux P liés ensemble; mais que, pour les voitures non marquées de ce chiffre, il ne serait payé que *25 sols* pour la première heure et *20 sols* pour les autres, et *24 sols* par course. Mais à côté de ces prix réduits figure une clause par laquelle tout propriétaire qui se servira de voitures non revêtues de la marque au fer rouge indiquée ci-dessus sera passible d'une amende de 300 livres.

L'article V de cette ordonnance laissait aux loueurs et aux cochers la faculté de convenir de prix, de gré à gré, suivant l'usage, avec les particuliers qui voulaient se servir de leurs voitures pour tous les endroits de la banlieue et des environs de Paris.

Une très intéressante ordonnance de police, du 31 mai 1782, fixe *pour la première*

fois, le tarif des chaises à porteurs, qui, jusqu'à ce moment, avait été établi à l'amiable, mais avait toujours été l'objet de contestations.

Le prix de la course des porteurs de chaises demeure fixé à *30 sous*; la première heure à pareille somme, et les heures suivantes à *24 sous*, tant de jour que de nuit (art. 1er).

A compter du jour de la publication de cette ordonnance, la course du tireur de chaises est fixée à *18 sous*; la première heure à pareille somme, et les heures suivantes à *16 sous*. A l'égard des tireurs de chaises seulement, la course de nuit ou la première heure, à compter de 11 heures du soir jusqu'à 6 heures du matin, sera payée *20 sous* et les heures suivantes *16 sous*, comme dans le jour (Art. 2).

L'article III, tout en défendant aux porteurs et tireurs d'exiger, pour l'intérieur de Paris, des prix plus élevés que ceux ci-dessus, leur permet, en cas de courses à la campagne ou autres travaux extraordinaires, tels que ports de fardeaux, de meubles et déménagements, de convenir de prix, de gré à gré, avec ceux qui veulent les employer,

Les autres articles rappellent aux propriétaires de n'exposer sur la voie publique que des chaises solidement construites, bien marquées, au dedans comme au dehors, de chiffres très apparents et avec des portières à double bouton de manière à pouvoir ouvrir des deux côtés. On sait que, jusqu'à ce moment, les voyageurs étaient enfermés dans les chaises, ce qui ne pouvait manquer, on le conçoit facilement, que d'être fort mal commode.

Enfin, en vertu de l'article V, les propriétaires de chaises étaient tenus d'avoir, chacun en son bureau général, un registre servant à inscrire les numéros et lettres de leurs chaises, ainsi que les noms et demeures des porteurs et tireurs.

Une ordonnance de police du 7 décembre 1784 augmente le prix des carrosses de *8 sols* pour les endroits où l'on ne payait que *40 sols;* de *12* pour ceux de *8 livres*, et de *16* pour ceux de *4 livres*.

Pendant la même année, le 11 novembre 1784, un arrêt du Conseil ordonne qu'à compter du 15 de ce mois, jusques et y compris le 30 juin 1785, il y aura pour toutes les voitures actuellement existantes et pour celles qui seront successivement mises sur les places en la ville et faubourgs de Paris, une augmentation de taxe en conséquence de laquelle il sera payé, savoir : pour une course, depuis 11 heures du soir jusqu'à 6 heures du matin, en toute saison, *30* sols au lieu de 30, et par heure *40* sols au lieu de 36; depuis 6 heures du matin jusqu'à 11 heures du soir, *36* sols pour la première heure au lieu de 30, *30* sols pour les heures suivantes, au lieu de 25, et *30* sols par course au lieu de 24.

A l'égard des voitures des environs de Paris, et de celles qui desserviront les messageries de Pontoise, Creil, Chantilly, Dammartin, Nanteuil-Haudouin, Senlis, Brie-Comte-Robert, Bessancourt, Villeneuve-Saint-Georges, Rueil, Villiers-le-Bel, Argenteuil et autres lieux compris dans l'arrondissement du privilège desdites voitures, il sera payé *15* sols par place et par lieue, au lieu de 12 sols, dans celles qui partiront *à la volonté* des voyageurs, et *10* sols pour les *guinguettes*, au lieu de 8 sols, et dans les carrosses faisant messageries, *12* sols au lieu de 10, et pour les guinguettes, *8* sols au lieu de 6 sols.

Enfin, un arrêt du Conseil d'État du 19 juin 1785, suivi d'une ordonnance de police du 27 du même mois, proroge jusqu'au 1er octobre 1786, l'augmentation de taxe qui a été détaillée plus haut.

D'après *Le voyageur à Paris*, publié en 1786, le nombre des carosses était si considérable, que l'on avait beaucoup de peine à se retirer des embarras qu'ils causaient.

Autant, dit cet ouvrage, « ils étoient simples et lourds dans leur origine, autant ils sont élégants et lestes actuellement ».

Les prix de location des carrosses de remise, dont le nombre s'élevait à 650, étaient les suivants, à la même époque : *12* à *15* louis par mois; *12* à *15* livres par jour et et *1* livre *10* sols de pourboire au cocher; *9* livres *10* sols pour une demi-journée. Si l'on sortait de la ville; on nourrissait les chevaux et le cocher. Si l'on désirait aller à 7 ou 8 lieues et revenir le même jour, il en coûtait un louis. Enfin, pour aller à Versailles, il en coûtait *6* livres au-dessus du prix de la location, à cause des droits que les loueurs de carrosses étaient obligés de payer aux voitures de la Cour. On donnait encore *6* livres de plus pour aller à 4 chevaux.

Les brouettes et les chaises à porteurs, qui vivaient encore, ne sortaient guère de la ville et se payaient dans les conditions qui ont été énumérées précédemment, soit pour les brouettes : *18* sous pour la première heure, *16* sous pour les suivantes et *18* sous la course; et pour les chaises, *30* sous pour la première heure, *24* sous pour les suivantes et *30* sous pour la course.

Les fiacres étaient au nombre de 800 environ. Les prix en ont été donnés plus haut.

Quant aux cabriolets, qui avaient fait leur réapparition et désolaient les Parisiens, ils coûtaient de *9* à *10* livres par jour, non compris la nourriture du cheval, à la charge du client.

En 1787, les propriétaires du privilège des droits sur les carrosses de place et les autres loueurs de Paris se plaignirent de ce que leurs cochers retenaient une partie du prix de leurs courses; qu'ils emportaient même presque toujours celui de la dernière journée lorsqu'ils les quittaient; qu'ils étaient souvent en double sur leurs sièges, et même qu'ils abandonnaient leurs carrosses à des gens qui ne savaient pas conduire, pour se livrer au jeu et à la boisson; qu'ils se portaient à des excès envers le public, surtout envers les femmes qui se trouvaient seules dans leurs voitures; qu'ils retenaient l'argent et les effets oubliés dans leurs voitures; que ces abus et désordres prenaient leur source dans la facilité que trouvaient les cochers de se placer chez les loueurs sans être connus et sans justifier de leur fidélité et de leur bonne conduite, etc.

Ces doléances furent écoutées par le Parlement, qui rendit un arrêt, le 17 juillet 1787, prescrivant l'exécution d'une ordonnance précédemment émise par les officiers de police de Paris concernant les cochers de place, les cochers de remises, les gagne-deniers, commissionnaires ou porte-falots, et les loueurs de carrosses de place.

Cette ordonnance, dont on peut trouver le texte complet dans les *Anciennes lois françaises* (tome XXVIII, p. 384-388), comprend 16 articles qui réglementent les cochers et les conditions dans lesquelles ils doivent exercer leur profession.

Comme on le voit, on vécut sous le régime du privilège jusqu'à l'avènement de la Révolution française.

Le prix des courses pour les voitures de place dites *fiacres* est fixé de la manière suivante par l'ordonnance de police du 17 août 1787 :

Courses simples.	LA 1re heure. — liv. sols.	LES HEURES suivantes. — liv. sols.	LA COURSE. — liv. sols.
Depuis 6 heures du matin jusqu'à 11 heures du soir.	1 10	1 05	1 04
Depuis 11 heures du soir jusqu'à 6 heures du matin.	2 00	2 00	1 10

	liv. sols.
Pour aller aux lieux suivants : 1° Hôtel royal des Invalides, Gros-Caillou, École militaire, hospice de Saint-Sulpice, Hôpital général, Picpus, pensions et maisons en dépendant	2 00
2° Vaugirard, Charonne, Chaillot, faubourg de la Conférence et aux maisons en dépendant, indistinctement; Passy, jusqu'aux eaux	2 80
3° Château de la Muette, village de Passy, maisons sur la montagne des Bons-Hommes lorsqu'ils montent ladite montagne	3 00
4° Bicêtre, Conflans, Carrières, École vétérinaire d'Alfort	4 00
Lorsque les cochers ramèneront dans Paris les particuliers qu'ils ont conduits à Bicêtre, qu'ils ne les auront attendus qu'environ une demi-heure et qu'ils n'auront pas fait d'autres courses en rentrant dans Paris, il leur sera dû	4 04
S'ils attendent plus d'une demi-heure, alors on leur paie par heure depuis le moment de l'arrivée jusqu'à celui de la descente à la destination dans Paris	1 05
S'ils ramènent dans Paris des particuliers qui ne les auront pas gardés ou qui les auront pris « à vuide » dans lesdits endroits, il leur sera payé une pareille somme que pour aller.	
Courses hors barrières et maisons voisines : la course de jour	1 10
la course de nuit	1 16

Pour les voitures desservant les environs de Paris, à cinq lieues à la ronde, la même ordonnance établit les prix ci-après, *par place et par lieue :* 12 sols pour les voitures partant à volonté; 8 sols pour les guinguettes et 10 sols pour les carrosses faisant messagerie.

Enfin, en exécution de l'arrêt du Conseil du 22 mars 1784, les *voitures anglaises*, à arcs et à ressorts, se louent ainsi qu'il suit :

	LA COURSE. — liv. sols.	LA 1re HEURE. — liv. sols.	LES HEURES suivantes. — liv. sols.
Depuis 6 heures du matin jusqu'à 11 heures du soir.	1 10	1 16	1 10
Depuis 11 heures du soir jusqu'à 6 heures du matin.	1 16	2 05	2 05

Le 24 novembre 1790, l'exploitation des voitures de louage devint libre. Les sieurs Perreau, qui en possédaient l'entreprise exclusive, reçurent une indemnité de 420,000 livres.

Le 9 vendémiaire an V (30 septembre 1797) on établit une taxe régulière et annuelle de 50 à 75 francs sur les véhicules publics, selon leur importance.

Par ordonnance du 11 vendémiaire an VIII (3 octobre 1800) le tarif des voitures de place fut fixé ainsi qu'il suit (art. XXVIII) : la course *1 fr. 50* (30 sols), *2* francs la première heure et *1 fr. 50* les suivantes; pour aller à Bicêtre, *4* francs; pour y aller, y rester une heure et revenir, *6* francs. Dans les deux derniers cas, le droit de passe restait à la charge du cocher.

Les prix qui viennent d'être indiqués étaient applicables de 6 heures du matin jusqu'à minuit.

Les cochers pris avant minuit et gardés après cette heure recevaient, à compter de minuit, *50* centimes en sus du prix ci-dessus fixé. Ceux qui, après minuit, étaient pris sur places étaient payés à raison du double des prix fixés à l'article XXVIII. Toutes les fois que, pendant une course, un cocher avait été détourné de son chemin, il était censé pris à l'heure et payé sur ce taux, sans qu'il pût lui être payé moins d'une heure (Art. XXIX).

Lorsqu'un cocher qu'on faisait venir de la place était renvoyé sans être employé, il lui était payé une demi-course (15 sous).

Le prix des cabriolets, fixé par ordonnance de police du 16 pluviôse an IX, était de 1 franc pour chaque course, 1 fr. 25 pour la première heure et 1 franc pour chacune des suivantes.

Pendant le premier quart du XIXe siècle il n'y a rien d'intéressant à signaler. Paris reste abandonné aux voitures de louage et les cochers le savent bien; leur règne va finir, car voici venir bientôt les omnibus, disparus depuis 150 ans, et qui devront enlever une partie de la clientèle un peu forcée de ces voitures.

En 1808, la ville de Paris, désirant accroître ses revenus, obtint de faire payer aux entrepreneurs un tribut de 150 francs, au profit de la caisse municipale, pour chaque fiacre stationnant dans les rues; cet impôt fut porté à 215 francs pour chaque cabriolet [1].

Jusqu'en 1817, les loueurs et les entrepreneurs de voitures avaient pleine liberté d'action sous le contrôle de la police, qui surveillait, réglementait et punissait au besoin les cochers. A cette époque, la Préfecture de police devient souveraine maîtresse; elle seule a le droit d'accorder des autorisations pour l'exploitation, le remisage, le stationnement des voitures.

En 1821, les cochers furent assujettis à une sorte de livrée.

De 1790 à 1822, il n'existait pas réellement de voitures de remise que l'on pût prendre à la course ou à l'heure; en 1822 seulement, 100 cabriolets de régie furent créés, et après 1830, ces derniers jouirent d'une liberté sans limites et purent se multiplier à l'infini, à la condition expresse cependant de ne pouvoir jamais stationner sur la voie publique lorsqu'ils n'étaient pas loués.

Les voitures qui roulaient dans Paris avant la mise en service de ces cabriolets avaient un aspect honteux pour la capitale; c'étaient, pour la plupart, d'anciens carrosses bourgeois appropriés pour le service du public; les chevaux qui les traînaient étaient misérables. En somme, sous la première République et sous le premier Empire, Paris était déparé par ses moyens de transport. Ce n'est qu'après 1815 que le goût commença à renaître; les voitures sont plus légères, mieux conditionnées et peintes plus coquettement: le style Empire disparaît. Les Anglais, qui arrivent en masse à Paris, après la fin de la guerre, pour visiter la France, inspirent à nos fabricants l'idée de construire dans le style d'outre-Manche.

Le premier document sérieux, qui ait donné une situation exacte du nombre des voitures de louage, porte le titre : *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine.* Il fut publié par l'Administration en 1819 et en 1824. Voici, d'après cet ouvrage, remarquable en tous points, quel était l'effectif des voitures publiques de louage au 1er janvier de l'année 1819 :

DÉSIGNATION DE L'ESPÈCE DES VOITURES.	NOMBRE		
	DE VOITURES enregistrées.	MOYEN de voitures ayant roulé en 1818.	DE COCHERS ou conducteurs enregistrés.
Fiacres ou carrosses de place	900	817	1,674
Cabriolets : de l'intérieur	765	1,259	2,025
Cabriolets : de l'extérieur	406		
Carrosses de remise	489	"	"
Cabriolets de remise	388	"	"
TOTAL	2,948	"	"

Les prix de l'heure et de la course y sont aussi mentionnés. Les prix de la pre-

[1] D'après le *Guide Reichard* (édition de 1807), il existait à Paris environ 3,000 voitures de louage, dont 1,200 cabriolets.

mière heure étaient de 2 francs pour les fiacres et de 1 fr. 50 pour les cabriolets. Le prix des places dans les cabriolets de l'extérieur n'était pas réglementé; il variait de 50 centimes à 1 fr. 50, suivant le trajet que ces voitures avaient à franchir et suivant l'heure et le jour où on les employait. Le nombre des places intérieures de chaque voiture était écrit en blanc sur les panneaux latéraux extérieurs.

Le temps que les fiacres et les cabriolets employaient moyennement en courses par jour pouvait être évalué d'après le rapport du prix de l'heure de course avec la somme brute moyennement rendue par les cochers à leurs maîtres. Cette somme approchait de 12 francs pour les fiacres, et de 9 francs pour les cabriolets, ce qui donnait, pour les premiers, huit heures de courses environ et, pour les seconds, de 6 à 7 heures. Outre les heures de courses, on estimait que ces voitures faisaient moyennement : les fiacres, 8 heures; les cabriolets, de 5 à 6 heures de place.

Le tableau suivant donne, également à la date du 1er janvier 1819, le nombre des places de stationnement des voitures de place pour chacun des douze arrondissements de Paris.

ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE DES PLACES de			NOMBRE total des places.	ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE DES PLACES de			NOMBRE total des places.
	FIACRES.	CABRIOLETS. de l'intérieur.	CABRIOLETS. de l'extérieur			FIACRES.	CABRIOLETS. de l'intérieur.	CABRIOLETS. de l'extérieur.	
1er	9	7	1	17	8e	6	2	1	9
2e	8	3	"	11	9e	3	2	"	5
3e	2	1	1	4	10e	10	4	"	14
4e	5	1	"	6	11e	5	2	"	7
5e	3	3	"	6	12e	12	2	1	15
6e	4	1	"	5					
7e	4	1	"	5	TOTAUX	71	29	4	104

La situation des voitures au 1er janvier 1824 avait déjà quelque peu varié, par rapport à celle du 1er janvier 1819. Elle donnait un chiffre égal pour les fiacres, soit 900; 20 calèches; 733 cabriolets de l'intérieur, au lieu de 765; 600 cabriolets de remise, au lieu de 388 (sans mentionner les carrosses de remise, qui se trouvent probablement compris dans le premier de ces chiffres); enfin 500 cabriolets de l'extérieur, contre 406 inscrits dans la situation précédente.

Il est permis de douter de la valeur du chiffre de 500 cabriolets extérieurs en 1824, quand, à propos de la situation en 1819, l'ouvrage mentionné plus haut indiquait que déjà le nombre de ces voitures, qui s'était élevé jusqu'à 700, avait décliné dans une large mesure par suite de la concurrence que leur faisait, depuis plusieurs années, l'établissement de nouvelles voitures partant à heures fixes à destination des environs de Paris.

Voitures pour les environs de Paris. — Il convient de ne pas omettre dans cet exposé les moyens de transport pour les environs de Paris, qui rendaient, dans la mesure de leurs ressources, de grands services autant à la population parisienne qu'à la population des lieux circonvoisins.

Des voitures spéciales desservaient les environs jusqu'à une certaine distance.

Les carrosses qui conduisaient à Marly, Versailles, Meudon et autres lieux où la Cour habitait, partaient tous les jours du quai d'Orsay et du pont Royal, où était leur point d'attache.

En 1780, à Versailles, où la Cour se trouvait, on pouvait prendre à toute heure des voitures pour Paris. On payait, dans les carrosses ou dans les chaises, *3 livres 10 sols* par place, pour ce trajet. Dans le coche à 16 places, qui partait deux fois par jour, le prix n'était que de *25 sols* par place. Enfin, dans la gondole qui faisait le service entre Versailles et Saint-Germain-en-Laye, le prix de la place était de *20 sols*.

Plus tard, aux anciens carrosses et coches du XVIIIe siècle succédèrent les *gondoles* plus aristocratiques que les précédentes, et qui pour les deux localités désignées plus haut, partaient à heures fixes, d'heure en heure, de la rue de Rivoli, en face du château des Tuileries. Ces voitures, d'un nouveau genre, prenaient 18 voyageurs dont 3 dans le coupé, 6 dans l'intérieur, 6 dans la rotonde et 3 sur l'impériale. C'était, en réalité, la diligence.

Pour les localités autres que Versailles et Saint-Germain-en-Laye, il existait aux quatre points cardinaux de Paris, des voitures dites *coucous*, dont le prix variait suivant la distance à parcourir et qui partaient, *toutes les fois que leur chargement était complet*, depuis sept heures du matin jusqu'à huit heures du soir [1].

Les places de stationnement de ces voitures étaient les suivantes, en 1829 :

1° *Le long du Cours-la-Reine et à l'entrée des Champs-Élysées*, pour la plupart des petites villes et des villages de la banlieue ouest, comme Passy, Auteuil, le Point-du-Jour, Boulogne, Saint-Cloud, Versailles, Neuilly, Nanterre, Sèvres, Suresnes, le Mont-Valérien, etc.

2° *Rue d'Enghien, près la porte Saint-Denis*, pour Saint-Denis et lieux intermédiaires ou circonvoisins (vallée de Montmorency), etc., même à certaines distances, en faisant un prix particulier avec les conducteurs ;

3° *Rue de la Roquette, près la porte Saint-Antoine*, pour la banlieue est : Vincennes, Saint-Maur, Charenton, etc ;

4° *Rue d'Enfer, place des Chartreux*, pour les localités situées au sud de Paris : Sceaux, Bourg-la-Reine, Bagneux, etc.

Assurément, si un moyen de transport mérite d'être décrit, c'est bien le coucou. M. Daniel Ramée, dans son histoire de *la Locomotion*, lui a consacré une charmante et savante étude, que le lecteur nous saura gré de lui traduire.

Le coucou, dont le nom déjà invite au sourire, n'avait rien de commun avec les autres voitures de transport en commun, et sa place devrait être plutôt au chapitre spécialement affecté à ces voitures, si ce n'était la faculté qu'avait le public de le louer comme un fiacre ordinaire. Le narrateur, le poète et même le peintre pouvaient trouver en lui de nombreux sujets à traduire par la plume ou le pinceau.

Ce singulier véhicule se composait d'une boîte variant de couleur depuis le bleu céleste jusqu'au noir le plus intense ou le plus risqué même, ouverte par le devant, garnie de deux banquettes ci-devant rembourrées et sur lesquelles s'entassaient six voyageurs (chiffre minimum). La lumière et l'air pénétraient comme ils le pouvaient par un ou deux carreaux placés sur les côtés. Lorsque le conducteur jugeait le chargement suffisant, on rabattait le tablier de devant, fixé sur châssis de charpente et recouvert de tôle de fer. Sur ce tablier était assujettie une troisième banquette où

---

[1] Dans son édition de 1807, le *Guide Reichard*, confirmant ce passage, dit : « La concurrence, qui a succédé depuis la Révolution au privilège, a tellement multiplié ces voitures, qu'il est rare qu'on en manque. On peut prendre une ou plusieurs places, ou attendre que les autres soient remplies, ou louer la voiture entière à son compte. Les prix ne sont fixés par aucun règlement. Ils varient, suivant les circonstances, depuis 25 ou 30 sous jusqu'à 40 sous pour aller à Saint-Cloud, et même à Versailles. Ils vont quelquefois jusqu'à 3 livres, les dimanches et fêtes. C'est surtout pour le retour qu'ils augmentent. Quant on est en nombre suffisant pour remplir la voiture, il est prudent ces jours-là de faire un arrangement avec le conducteur pour l'aller et le retour. »

prenaient place le cocher et deux voyageurs qu'on appelait *lapins*, à cause de la position originale qu'ils étaient obligés de prendre. Quelquefois même, lorsqu'il y avait affluence de voyageurs, comme les jours de grandes eaux à Versailles ou autres fêtes des environs, deux et quelquefois trois voyageurs, qu'on aurait le droit d'appeler « supplémentaires », se grimpaient sur l'impériale ou plutôt la toiture du coucou. Ceux-ci, qui prenaient le nom de *singes*, savaient se soustraire aux règlements de police en descendant un peu avant les barrières, pour reprendre leur place un peu plus loin, où le coucou les attendait.

Les soupentes, ressorts et brancards étaient, comme le reste de la voiture, les descendants ou, pour mieux dire, les dignes représentants du siècle passé.

Quant au malheureux cheval chargé de la traction de ce véhicule, dont le poids s'élevait jusqu'à l'inconnu, il était généralement d'une force opposée aux efforts qu'il devait produire. Ayant appartenu à un régiment de cavalerie, qui l'avait mis en réforme, ou encore à un carrosse de l'intérieur qu'il n'était plus digne de traîner, il terminait sa carrière dans les brancards du coucou. Ironiquement on lui décernait le nom de *vigoureux*.

Le costume, mieux vaut dire l'accoutrement du cocher, complétait ce tableau. Sale, déguenillé et pittoresque en même temps, ce n'était pour la plupart du temps que la défroque de quelque personnage aisé.

On partait *quand on le pouvait*, et c'était là le côté le plus amusant pour un observateur. Chacun, comprenant ce qu'il en résultait, attendait que le coucou se remplît. Alors, pour le cocher, c'était tout un art, toute une comédie, d'arriver à décider le premier voyageur à prendre place.

La clientèle qui alimentait ces singulières voitures était très variée. On y trouvait des échantillons d'un peu de tout : bourgeois, maraîchers des environs, marchands, militaires en congé, etc.

Le voyage s'effectuait dans les meilleures conditions : le coucou était pour les environs de Paris, ce qu'était la diligence pour les voyages en province; il faisait aussi la messagerie la plupart du temps. Alors il fallait, à chaque village, s'arrêter, descendre les bagages, opérer leur livraison. Dans les montées, les voyageurs descendaient pour alléger le coucou que n'aurait pu retenir son moteur; ils remontaient dans les parties planes du parcours et recommençaient le même manège dans les descentes. Malgré le peu de temps que l'on avait à rester dans le coucou, le plus ignorant en ostéologie devenait un maître car, par les soubresauts, il avait vite appris à connaître le nombre de ses côtes.

L'année 1828 est une de celles qui ont été le plus marquées au point de vue des moyens de transport parisiens. C'est, en effet, pendant cette année que les omnibus ont opéré leur résurrection, après avoir été ensevelis pendant près de 150 ans.

Mais cette réapparition sur le pavé de Paris de moyens aussi économiques en même temps que démocratiques, devait être prise en sérieuse considération par la concurrence que ces voitures « pour tous » devaient faire à celles de louage. Les propriétaires de ces dernières le comprirent tellement que, pendant cette même année, ce fut un véritable steeple-chase de commodités offertes au public.

Fiacres et cabriolets pour le transport en commun. — D'abord, les omnibus ne prirent que 0 fr. 25 par course. Ce bas prix inspira aux loueurs de voitures à volonté l'idée d'établir des *fiacres* et des *cabriolets* pour le transport des voyageurs en commun, les premiers au prix de *0 fr. 25* la course par personne; les seconds, au prix de *0 fr. 50*.

Voici, au reste, l'extrait de l'ordonnance de police du 18 juillet 1828, qui autorisa cet établissement :

« ART. Ier. — Les gérants de l'Union des voitures de place sont autorisés provisoi-

rement à distraire du service ordinaire des places, sur les points désignés dans l'état ci-joint, le nombre des carrosses et des cabriolets nécessaire pour établir un nouveau service dans le but de transporter, pour 25 centimes par personne dans les carrosses, et 50 centimes dans les cabriolets, d'un point fixe à un autre point déterminé dans l'intérieur de Paris, et *sans s'arrêter sur la route*.

« Chaque carrosse ne pourra contenir plus de quatre personnes. Chaque cabriolet n'en pourra contenir que trois, le conducteur compris.

« Le nouveau service de carrosses ne pourra avoir lieu, en toute saison, que pendant le jour (à cause des désordres qui pourraient résulter du défaut d'éclairage dans l'intérieur de ces voitures), c'est-à-dire depuis le lever jusqu'au coucher du soleil. »

Les stationnements et les itinéraires de ces voitures, qui partaient de quart d'heure en quart d'heure, étaient les suivants :

1° *Carrosses ou fiacres à 25 centimes par personne.*

1. De la place du Palais-Royal à la porte Saint-Martin, par les rues Saint-Honoré, Croix-des-Petits-Champs, des Fossés-Montmartre, Neuve-Saint-Eustache, de Bourbon-Villeneuve, le carré Saint-Denis, le boulevard Saint-Denis.

2. De la place du Palais-Royal à la Grève, par les rues Saint-Honoré, de la Ferronnerie, des Lombards, de la Verrerie, des Coquilles, du Mouton.

3. De la place du Palais-Royal à la rue de Condé, par les rues Saint-Honoré, du Coq, la place du Louvre, le quai de l'École, le pont Neuf, les rues Dauphine, des Fossés-Saint-Germain-des-Prés, de l'Odéon.

4. De la porte Saint-Denis à la place du Châtelet, par la rue Saint-Denis.

5. De la Grève au Château-d'Eau, par les rues des Coquilles, Bar-du-Bec, Sainte-Avoye, du Temple, le boulevard Saint-Martin.

6. De la Grève à la Croix-Rouge, par le quai Lepelletier, le pont Notre-Dame, le quai aux Fleurs, la rue de la Barillerie, le pont Saint-Michel, les rues Saint-André-des-Arts, de Bussy, du Four.

7. De la place de la Bastille à la place du Palais-Royal, par les rues Saint-Antoine, du Roi-de-Sicile, de la Verrerie, des Lombards, de la Ferronnerie, Saint-Honoré.

8. De la place de la rue du Caire à la barrière de la Villette, par les rues de Tracy, du Ponceau, du Faubourg Saint-Martin.

9. De la place du Caire à la barrière de Belleville, par les rues Saint-Denis, Sainte-Appoline, Meslay, du Temple, du Faubourg-du-Temple.

10. De la rue Croix-des-Petits-Champs à la rue de Sèvres, par les rues Croix-des-Petits-Champs, Saint-Honoré, la place du Palais-Royal, la rue de Chartres, la place du Carrousel, le Pont-Royal, la rue du Bac.

2° *Gabriolets à 50 centimes par personne.*

1. Du Palais-Royal (perron) à la porte Saint-Denis, et retour.
2. Du Palais-Royal (perron) à la rue de Provence, et retour.
3. Du Théâtre-Français à l'Odéon, et retour.
4. Du Théâtre-Français à la rue d'Anjou-Saint-Honoré, et retour.
5. Du Théâtre-Français à la rue de la Planche, et retour.
6. De la place des Victoires au quai des Orfèvres, et retour.
7. Du boulevard de la Porte-Saint-Denis à la rue d'Anjou-Saint-Honoré, et retour.
8. De la porte Saint-Denis au quai des Orfèvres, et retour.
9. De la rue de Lancry au quai des Orfèvres, et retour.
10. De la rue de Lancry au Tourniquet-Saint-Jean, et retour.

11. Du quai Voltaire au boulevard des Italiens, et retour.
12. Du Louvre à la rue de la Planche, et retour.
13. Du Louvre au Pont-Marie, et retour.
14. Du Louvre au boulevard des Italiens, et retour.
15. De la place des Victoires à la place du Châtelet, et retour.
16. De la place des Victoires à la rue du Chaume, et retour.
17. De la place des Victoires à la rue de Lancry, et retour.
18. De la rue Jean-Beau-Sire (porte Saint-Antoine) au quai des Orfèvres, et retour.
19. De la rue Jean-Beau-Sire (porte Saint-Antoine) à la porte Saint-Denis, et retour.
20. Du Pont-Marie à la barrière de la Rapée, et retour.
21. Du Pont-Marie à la rue de Lancry, et retour.
22. Du marché Saint-Martin à la barrière de Belleville, et retour.

Si l'on considère que tous ces trajets ne dépassaient guère 2 kilomètres; quand ils les atteignaient même, il faut convenir que les prix de 25 et de 50 centimes, qui semblent modiques au premier abord, étaient relativement élevés. Était-ce là l'objection que fit le public parisien? Dans tous les cas, on ne retrouve plus de traces de ces services dans les *Guides* postérieurs à 1828, ce qui donne à croire que l'exploitation a dû s'arrêter pendant cette même année.

Pendant la période de 1824 à 1829, il parut un certain nombre d'ordonnances de police dont la presque totalité des prescriptions sont encore en vigueur aujourd'hui.

Les prix des voitures de place en 1828 étaient fixés comme il suit :

		PAR COURSE.	1re HEURE.	2e HEURE et suivantes.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
De 6 h. du matin à minuit.	Carrosses.....	1 50	2 25	1 75
	Cabriolets.....	1 25	1 75	1 50
De minuit à 6 h. du matin.	Carrosses.....	2 00	3 00	3 00
	Cabriolets.....	1 50	2 50	2 50

Comme auparavant, les cochers n'étaient pas forcés de sortir des barrières; si le client les y obligeait, le prix se traitait de gré à gré. La police crut seulement devoir régler des prix particuliers pour Bicêtre. Il en coûtait 4 francs pour aller à cet endroit et en revenir; si l'on y restait 1 heure, ce prix s'augmentait de 2 francs, soit 6 francs.

Les emplacements occupés par les carrosses et les cabriolets étaient :

1er ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Barrière de Passy; barrière de l'Étoile; avenue de Neuilly; rue du Garde-Meuble; petite rue Verte; rue Boudreau; rue Neuve-des-Mathurins; rue Neuve-du-Luxembourg; place du Palais-Royal; quai du Louvre. — *Cabriolets :* Rue d'Anjou-Saint-Honoré; rue du Monthabor.

2e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Rue de Richelieu (près la Bibliothèque); rue Neuve-des-Petits-Champs; rue Saint-Lazare; rue Richer; rue du Faubourg-Montmartre (près le boulevard); rue Louis-le-Grand. — *Cabriolets :* Rue Montpensier (près le Palais-Royal); rue Lepelletier (près de l'Opéra); rue Taitbout.

3e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Rue du Mail; rue Montmartre (près le boulevard). — *Cabriolets :* Place des Victoires.

4e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Rue Neuve-des-Bons-Enfants; rue Croix-des-Petits-Champs; rue des Poulies; rue d'Angivilliers (près le Louvre); rue de la Ferronnerie (près de la halle). — *Cabriolets :* Place de l'Oratoire.

5e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Rue Basse-d'Orléans; rue Saint-Denis (près celle Saint-Sauveur); rue Saint-Maur (près celle du Faubourg-du-Temple). — *Cabriolets :* Rue de Lancry (près le boulevard).

6e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Rue Meslai (aux deux bouts); enclos du Temple; barrière Belleville. — *Cabriolets :* Rue de Vendôme.

7e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Rue des Francs-Bourgeois; rue des Quatre-Fils; rue Culture-Sainte-Catherine; rue d'Orléans-du-Temple. — *Cabriolets :* Rue du Chaume.

8e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Rue Païenne; rue des Filles-du-Calvaire; rue de la Roquette (près la place Saint-Antoine), rue du Faubourg-Saint-Antoine (près du corps de garde de la Fourche); barrière du Trône. — *Cabriolets :* Rue Jean-Beau-Sire; barrière du Trône.

9e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Parvis Notre-Dame; quai de Gèvres (place de la Grève); quai des Ormes. — *Cabriolets :* Quai des Ormes.

10e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* Quai Conti (devant la Monnaie); rue Mazarine; rue Saint-Benoît; rue de l'Université (au coin de celle du Bac et près le palais de la Chambre); rue de Poitiers; rue de la Chaise; place de la Croix-Rouge; rue de Sèvres; rue de Grenelle (près le boulevard). — *Cabriolets :* Quai Voltaire; rue de la Planche; rue de l'Université (près les Invalides), à l'École militaire.

11e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* quai des Orfèvres; quai des Augustins; place Saint-Michel; rue de Condé; rue de Vaugirard (près la rue Cassette). — *Cabriolets :* quai des Orfèvres ; place de l'Odéon.

12e ARRONDISSEMENT. — *Carrosses :* rue de la Vieille-Estrapade ; rue de Fourcy; rue des Grands-Degrés ; place Maubert ; rue de Clovis ; rue Saint-Victor ; rue et boulevard du Jardin-du-Roi ; barrière de Fontainebleau ; barrière d'Enfer.

Il existait aussi, au nombre de cinquante, des cabriolets à numéros de petite dimension, imitant les cabriolets bourgeois. On les trouvait sous remise à quatre endroits, savoir: rue Sainte-Avoye ; rue du Pont-de-Lodi ; rue Saint-Denis, n° 313 ; rue du Bouloy, hôtel des Fermes. En traitant de gré à gré avec les loueurs de ces voitures, on pouvait toujours arriver à ne dépasser que de 25 centimes le tarif ordinaire, tout en ayant l'air d'être le propriétaire du cabriolet qui vous conduisait.

Une modification fut apportée dans le prix des voitures de place par l'ordonnance de police du 1er juillet 1829.

L'article 67 dit: « A compter du jour de la publication de la présente ordonnance, le prix des courses des voitures de place dans Paris sera réglé ainsi qu'il suit :

Carrosses : de 6 heures du matin à minuit, la course *1 fr. 50* ; la première heure, 2 francs; les autres, 1 fr. 50. De minuit à 6 heures du matin, la course, *2 francs;* l'heure, *3 francs.* Pour Bicêtre, les prix étaient les mêmes que ceux fixés par l'ordonnance précédente (4 francs pour aller; 6 francs pour aller, rester une heure et revenir).

Cabriolets : de 6 heures du matin à minuit, un quart d'heure, 60 centimes; chaque minute en sus, 2 centimes 1/2; la course, 1 fr. 25 ; la première heure, 1 fr. 50 ; les suivantes, 1 fr. 25. De minuit à 6 heures du matin, la course, 1 fr. 75 ; chaque heure, 2 fr. 50. Pour Bicêtre, 3 francs ; pour y aller, rester et revenir, 5 francs.

Parmi les voitures de place qui furent mises en service pendant les années 1828 et 1829, il faut citer, comme étant les plus élégantes, les *Citadines, Célestines, Berlines du Temple, Berlines du Marais, Berlines du Delta.*

Les Citadines étaient peintes de couleur gris-rosé, chocolat ou bien jaune ; les Ber-

lines du Delta, de couleur grise; les Berlines du Marais, de couleur vert foncé; les Célestines, de couleur bleu de ciel; toutes voitures à 4 places, bien suspendues, rivalisant entre elles d'élégance, attelées de chevaux excellents ; enfin, pouvant lutter avec beaucoup de voitures particulières, dont elles se rapprochaient encore en ne portant pas de numéros de six pouces de hauteur, mais seulement sur le panneau de leurs portières un écusson timbré du nom de leur entreprise.

Le prix de ces voitures, leur police et leurs places de stationnement étaient les mêmes que pour les fiacres.

Peu après parurent, sous le nom de *Latéciennes, Citadines,* etc., des coupés à un seul cheval ayant deux et même trois places dans l'intérieur. Leurs prix étaient les mêmes que ceux des cabriolets, auxquels le public les préférait.

Sous le gouvernement de Juillet, la police apporta de grandes améliorations à l'administration des voitures de place ; elle protégea le public sous beaucoup de formes : entre autres, elle mit un frein aux exagérations et à la brutalité des cochers, qui durent, dès 1830, remettre au client une carte portant le numéro de leur voiture.

La concurrence faite par les entreprises d'omnibus ne portèrent pas aux voitures de louage le coup qu'on pouvait en attendre, car on estimait, d'après un article inséré au *Moniteur Universel* du 30 novembre 1835 (p. 2401), que 50,000 personnes occupaient à cette époque les fiacres et les cabriolets, ce qui prouvait que les uns et les autres ne travaillaient pas moins qu'avant la création des voitures de transport en commun.

Dans le même organe, on trouve, à la date du 7 mars 1836 (p. 915), le renseignement suivant emprunté au *Recueil administratif de la ville de Paris,* qui donne le nombre de voitures roulant dans la capitale au mois de novembre 1835, savoir :

71 carrosses supplémentaires ; 913 fiacres ; 733 cabriolets de place ; 252 cabriolets de l'extérieur dits « coucous » ; 1,485 cabriolets de remise, soit un total de 3,454 voitures, non compris les voitures dites de remise.

En 1841, on établit des surveillants auprès de chaque station, afin d'opérer le contrôle des voitures venant y prendre place et de recevoir les réclamations du public. On sait que, jusqu'au moment où cette mesure fut prise, on était obligé de s'adresser au bureau des fiacres, situé rue Guénégaud. 104 personnes, contrôleurs et agents spéciaux, furent, dès cette époque, employées à ce service.

Voici quels étaient les prix, en 1847, pour les différentes catégories de voitures de louage :

DÉSIGNATION DES VOITURES.	DE 6 HEURES DU MATIN À MINUIT.			DE MINUIT A 6 HEURES DU MATIN.		
	La course.	La première heure.	Les heures suivantes.	La course.	La première heure.	Les heures suivantes.
1° VOITURES DE PLACE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Fiacres ordinaires et supplémentaires à 2 chevaux et à 4 places.....	1 50	2 25	1 75	2 00	3 00	3 00
Fiacres à 1 cheval et coupés à 2 et 3 places.	1 25	1 75	1 50	1 65	2 50	2 50
Cabriolets à 2 ou à 4 roues, à 2 places...	1 00	1 50	1 25	1 65	2 50	2 50

DÉSIGNATION DES VOITURES.	DE 6 HEURES DU MATIN À MINUIT.			DE MINUIT À 6 HEURES DU MATIN.		
	La course.	La première heure.	Les heures suivantes.	La course.	La première heure.	Les heures suivantes.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures pour les communes contiguës (à l'heure seulement).						
Fiacres ordinaires et supplémentaires, à 2 chevaux	"	2 50	2 50	(Aux termes de l'ordonnance de police qui a fixé ces prix, les cochers n'étaient pas tenus, à partir de minuit, de sortir de Paris pour se rendre dans les localités situées au delà du mur d'enceinte des fortifications; et en dehors, après sept heures du soir en hiver et neuf heures en été. Pour l'un et l'autre cas, si, après cette heure, ils consentaient à marcher, le prix du voyage se réglait de gré à gré entre eux et le public.)		
Fiacres à 1 cheval et coupés	"	2 00	2 00			
Cabriolets dits de l'intérieur, à 2 ou à 4 roues	"	1 75	1 75			
Voitures pour les communes du ressort de la Préfecture de police au delà des fortifications.						
Fiacres ordinaires et supplémentaires, à 2 chevaux	"	3 00	3 00			
Fiacres à 1 cheval et coupés	"	2 50	2 50			
Cabriolets dits de l'intérieur, à 2 ou à 4 roues	"	2 25	2 25			
2° VOITURES DE REMISE.						
Carrosses à l'intérieur de Paris	2 00	2 50	2 50	"	3 00	3 00
Carrosses à l'extérieur, en dedans du mur fortifié	"	3 50	3 50	"	"	"
Carrosses à l'extérieur, en dehors du mur fortifié	"	4 00	4 00	"	"	"
Coupés à l'intérieur de Paris	1 50	2 00	2 00	"	2 50	2 50
Coupés à l'extérieur, en dedans du mur fortifié	"	3 00	3 00	"	"	"
Coupés à l'extérieur, en dehors du mur fortifié	"	3 50	3 50	"	"	"
Cabriolets à l'intérieur de Paris	1 50	2 00	2 00	"	2 50	2 50
Cabriolets à l'extérieur, en dedans du mur fortifié	"	2 50	2 50	"	"	"
Cabriolets à l'extérieur, en dehors du mur fortifié	"	3 00	3 00	"	"	"

Quant aux prix de location des *voitures de remise*, on ne peut guère plus les fixer en 1847 qu'à toute autre époque. Ces prix, variant en raison de la beauté de la voiture et de son attelage, oscillaient entre 20 et 36 francs par jour, de 400 à 500 francs par mois, et ainsi de suite.

Les voitures et coucous des environs de Paris existaient, comme par le passé; mais leurs emplacements, que l'on peut trouver dans tous les guides, avaient sensiblement varié; on peut même dire que la tête de ligne d'un certain nombre avait pénétré plus avant dans Paris.

L'état ci-après, dressé sur des documents recueillis en 1853, indique le nombre et les espèces de voitures de louage qui, appartenant par leur résidence, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, circulaient habituellement dans Paris.

ESPÈCE DES VOITURES.			VOITURES EXISTANT dans Paris.	VOITURES EXISTANT dans la banlieue	TOTAUX par catégories.	TOTAUX par espèce de voitures.
Voitures de remise marchant à l'heure ou à la course.	Cabriolets	à 2 roues	49	75	124	2,558
		à 4 roues	100	234	334	
	Coupés	à 2 places	491	431	922	
		à 3 places	179	207	386	
		à 4 places	254	289	543	
	Calèches		136	52	188	
	Américaines		22	15	37	
	Berlines		5	19	24	
	Cabriolets à 4 roues		28	2	30	
Voitures de remise au mois ou à l'année.	Coupés	à 2 places	229	7	236	892
		à 3 places	14	»	14	
		à 4 places	46	3	49	
	Calèches		294	5	299	
	Américaines		45	1	46	
	Berlines		217	1	218	
Voitures de place ordinaires.	Cabriolets		203	530	733	1,992
	Coupés à 3 places		9	11	20	
	Fiacres		210	683	893	
Voitures de place extraordinaires.	Cabriolets		27	78	105	
	Coupés à 3 places		3	16	19	
	Fiacres		54	168	222	
Voitures de l'extérieur dites « coucous »			4	17	21	21
TOTAUX			2,619	2,844	5,463	5,463

Compagnie impériale des voitures de Paris. — En 1855, se constitua une compagnie puissante, ayant pour but de réunir en une seule et même entreprise la presque totalité des voitures de place de Paris.

Cette compagnie, approuvée par décret impérial du 16 avril 1855, sous la raison sociale « *Compagnie impériale des voitures de Paris* », fut, à son début, dirigée par les administrateurs des Messageries générales dites Caillard et Cie, personnages fort choisis pour leur compétence en matière de transport.

Désirant donner avant tout satisfaction au public, subordonné depuis de longues années au bon et le plus souvent au mauvais vouloir des cochers, et eu égard au nombre insuffisant des voitures qui stationnaient sur les places publiques, par rapport à l'augmentation continue de la population, le décret qui sanctionna l'établissement de cette entreprise, porte les dispositions suivantes :

« 1° Création immédiate de 500 nouvelles voitures dites de place ;

« 2° Création successive de nouvelles voitures dites de régie ou remise jusqu'à concurrence de 500 ;

« 3° Fixation uniforme au taux de 365 francs par an des redevances dues par toutes les voitures de place [1] ;

[1] On sait qu'aux termes de l'ordonnance royale du 22 juillet 1829, les voitures stationnant sur la voie publique, et attelées de 2 chevaux, étaient soumises à un droit annuel de 120 francs ; pour celles attelées de 3 chevaux, le droit s'élevait à 150 francs.

« 4° Obligation par la susdite compagnie de payer la même redevance de 365 francs, tant pour chacune des nouvelles voitures de régie ou remise établies par elle, que pour chaque voiture de la même nature qu'elle achètera à l'amiable des propriétaires actuels ;

« 5° Obligation par la même compagnie d'acheter de tous ceux qui le requerront : 1° les numéros de voitures de place actuellement existants, au prix minimum de 7,500 francs pour les fiacres ou coupés, et 6,500 francs pour les cabriolets, indépendamment du matériel (voitures et chevaux), qui sera évalué à l'amiable ou par expertise contradictoire ; 2° le matériel des voitures de régie ou remise, au prix qui sera fixé à l'amiable ou d'après une expertise contradictoire ;

« 6° Obligation aussi par la même compagnie d'admettre à la fusion dans son entreprise les propriétaires de voitures de place ou de voitures de régie qui le demanderaient. »

Les progrès de la fusion ne se firent pas attendre longtemps. Déjà, au 31 décembre 1855, la compagnie, qui avait commencé son exploitation le 1er septembre, avait racheté 736 numéros de fiacres à 4 places et au-dessus, et 475 numéros de voitures à 2 places, soit en tout 1,211 voitures. Pendant l'année 1856, les rachats comprirent 158 voitures de la première catégorie et 210 de la seconde, soit ensemble 368. L'ensemble des opérations engagées jusqu'au 31 décembre 1856 portait donc sur 1,579 voitures de place, et il ne restait plus, en dehors de la nouvelle compagnie, que 18 numéros de fiacres et 48 numéros de cabriolets ou coupés, avec 75 numéros supplémentaires.

Ces 1,579 voitures, rachetées aux conditions stipulées au 5° du décret ci-dessus, représentaient une dépense de 11,157,500 francs.

Quant aux loueurs de remise, plus durs à la détente, le nombre des voitures rachetées par la Compagnie impériale ne s'élevait, au 31 décembre 1856, qu'à 689.

Quelques nouvelles adhésions à la fusion vinrent encore s'ajouter les années suivantes; car, d'après le compte rendu annuel de la société pour l'exercice 1859, il ne restait plus, en dehors de la compagnie, que 64 numéros de place entre les mains des loueurs ; mais, par contre, il existait près de 2,000 écussons de régie. Avant la formation de la Compagnie impériale, l'exploitation de ces voitures était libre; c'est ce qui expliquait leur nombre de beaucoup supérieur aux besoins du public spécial qui avait l'habitude d'employer cette catégorie de voitures.

Tandis que la Compagnie impériale rachetait ces différentes voitures, délabrées par les services qu'elles avaient rendus pendant l'Exposition de 1855, elle mettait de son côté en circulation, dans le courant de mars 1856, plus de 100 de ses nouvelles voitures; celles-ci, plus légères et plus coquettes, parurent à Longchamps, après avoir parcouru les Champs-Élysées et les principaux quartiers de Paris, où elles se montrèrent au passage. Le même soir, au moment où elles traversèrent la cour des Tuileries, l'empereur Napoléon III, entouré d'une partie de sa maison, les visita.

Les charges acceptées par la nouvelle société firent qu'un malaise passager se produisit dans son organisation financière. En effet, l'obligation d'établir ses dépôts en dedans du mur d'enceinte obligea cette compagnie à payer des frais d'octroi relativement énormes pour l'entrée des fourrages et des denrées nécessaires à l'alimentation de sa cavalerie; en outre, le prix d'achat des chevaux, qui faisaient défaut en France après la guerre de Crimée, la mit dans la nécessité de s'approvisionner à l'étranger; l'annexion des communes suburbaines, qui venait doubler les distances, sans que pour cela le prix des courses eût augmenté depuis le commencement du siècle, furent autant de causes pour l'ébranlement de la compagnie.

Le résultat fut la grève du mois de juin 1865, après laquelle le calme revint pour la compagnie.

Le décret du 23 mai 1866, qui proclama la liberté absolue, dit expressément « Tout individu a la faculté de mettre en circulation dans Paris des voitures de place ou de remise, destinées au transport des personnes, et se louant à l'heure et à la course. » Cette disposition, qui reçut son effet à partir du 15 juin 1866, est toujour en vigueur.

Il n'est pas sans intérêt de placer ici le tableau comparatif du nombre des voitures en circulation avant et depuis le règne de la liberté industrielle.

Avant le 15 juin 1866, la circulation comprenait :

1° Voitures de la Compagnie impériale, nombre obligatoire.....	3,500
2° Voitures de place, non fusionnées.....	64
3° Voitures de régie, libres, environ.....	2,500
TOTAL.....	6,064

Au 1er avril 1868, l'état des déclarations réglementaires accusait :

1° Voitures de la Compagnie impériale (place et mixtes).....	3,000
2° Voitures de place (concurrence).....	375
3° Voitures mixtes (concurrence).....	2,190
TOTAL.....	5,565
A ajouter :	
4° Voitures sous remise ne pouvant stationner sur les places, ni charger sur la voie publique.....	745
ENSEMBLE.....	6,310

L'Exposition universelle de 1867 avait donc fait surgir, on le voit, beaucoup moin de voitures qu'on ne l'aurait cru.

D'après les nouvelles ordonnances de police, les voitures de louage se divisent en trois catégories bien distinctes : 1° les *voitures de place*, proprement dites, qui, moyennant une redevance annuelle de 365 francs, peuvent stationner sur l'un des emplacements désignés par la police; 2° les *voitures mixtes*, qui, acquittant la taxe municipale, peuvent séjourner indifféremment soit sur place, soit sous remise; 3° les *voitures de remise*, qui, ne payant aucune taxe, ne peuvent pas charger sur la voie publique et sont obligées de rester, comme l'indique leur nom, sous la remise, à l'intérieur des maisons.

Avant d'exposer la situation détaillée de ces différentes voitures au 1er janvier 1891, limite de cette étude[1], il convient d'examiner d'abord les différents tarifs qui se sont succédé depuis le moment de la fusion; puis, les résultats d'exploitation de la principale de ces compagnies devenue, par décret du 5 août 1866, la *Compagnie générale des voitures à Paris.*

On trouvera ci-après le relevé chronologique des tarifs appliqués aux voitures de place et de remise pendant la période de 1857 à nos jours.

---

(1) Voir, pour les années 1891 et 1892, *l'Appendice* placé à la fin de l'ouvrage.

DATES DE L'APPLICATION des tarifs.	VOITURES							
	À 2 PLACES.				À 4 PLACES.			
	Le jour.		La nuit.		Le jour.		La nuit.	
	La course.	L'heure.	La course.	L'heure	La course.	L'heure	La course.	L'heure
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
	1° Voitures prises sur la voie publique. (Fiacres et voitures de remise.)							
10 juillet 1857 (*).....	"	1 80	"	3 00	"	1 80	"	3 00
7 novembre 1857 (*)...	1 10	1 50	1 75	2 50	1 25	1 75	1 75	2 50
24 décembre 1857 (*)...	1 25	1 75	2 00	2 50	1 40	2 00	2 00	2 50
24 mai 1866.....	1 50	2 00	2 25	2 50	1 70	2 25	2 50	2 75
30 août 1872.....	"	"	"	"	1 85	2 50	2 50	3 00
15 février 1876.....	"	"	"	"	2 50 (a)	3 00 (a)	3 00 (a)	3 50 (a)
14 mai 1877.....	"	"	"	"	2 50 (a)	3 00 a)	3 00 (a)	3 50 (a)
17 septembre 1877.....	"	"	"	"	2 00	2 50	2 50	2 75
	2° Voitures de remise proprement dites.							
24 décembre 1857 (*)...	2 00	2 25	2 50	3 00	2 00	2 25	2 50	3 00
24 mai 1866.....	1 80	2 25	3 00	3 00	2 00	2 50	3 00	3 00
15 février 1876.....	"	"	"	"	"	3 00	"	"
14 mai 1877.....	"	"	"	"	"	3 00	"	"
17 septembre 1877.....	"	"	"	"	2 25	2 75	3 00	3 00

(*) Ces tarifs ont été appliqués par la Préfecture de police ; les autres l'ont été par la Préfecture de la Seine.
(a) Landaus.

Ainsi, le tarif des voitures à 2 places prises sur la voie publique n'a pas varié depuis le 24 mai 1866 ; il en est de même pour les voitures à 4 places, de place et de remise, dont le tarif du 17 septembre 1877 reste toujours en vigueur.

Les prix qui ont été donnés ci-dessus ne visant que l'intérieur de Paris proprement dit, voici quelques indications complémentaires sur le tarif des voitures de place ou de remise, prises sur la voie publique et sortant de Paris ou y rentrant :

De 6 heures du matin à minuit en été (31 mars au 1er octobre), et de 6 heures du matin à 10 heures du soir en hiver (1er octobre au 31 mars), l'heure 2 fr. 50 pour les voitures à 2 places, et 2 fr. 75 pour celles à 4 places.

Indemnité de retour, lorsque le voyageur quitte la voiture hors des fortifications, 1 franc.

Pour les voitures prises en dehors des fortifications à destination de Paris, le prix de l'heure est ainsi fixé : voitures à 2 places, 2 fr. 25; voitures à 4 places, 2 fr. 75.

Enfin, pour le transport des bagages, l'indemnité suivante est due aux cochers : pour 1 colis, 25 centimes; pour 2 colis, 50 centimes; pour 3 colis et au-dessus, 75 centimes.

On trouvera, dans les pages suivantes, un exposé rapide sur le nouveau *tarif horo-kilométrique*, destiné à remplacer le tarif actuel.

On a groupé, dans le tableau ci-dessous, les principales données statistiques se rapportant à l'exploitation de la *Compagnie générale des voitures à Paris*, dont l'importance, vis-à-vis des autres sociétés de voitures de louage, peut être assimilée à celle de la *Compagnie générale des omnibus*, en ce qui touche les transports en commun. Les chiffres contenus dans ce tableau ne concernent que les années 1856, 1867, 1877 et 1890; le lecteur voudra bien, pour chacune des années intermédiaires, consulter le tableau détaillé inséré dans la IIe partie (Tableaux statistiques).

ÉLÉMENTS.		ANNÉES			
		1856 (*).	1867. (Exposition.)	1877.	1890.
1° Voitures.					
Nombre moyen en service par jour.	à 2 places	1,084	1,906	2,791	2,511
	à 4 places		1.273	481	455
	ENSEMBLE	1,984	3,179	3,272	2,966
Effectif total au 31 décembre. — Voitures de place.	Coupés à 2 places	4,147	4,727	3,444	3,372
	Cabs				72
	Milords			813	3,142
	Voitures fermées à 4 places			369	77
	Paniers à 2 places			538	10
	Paniers à 4 places			609	4
	Voitures à 6 places			»	10
	TOTAUX			5,773	6,687
	Voitures de grande remise			827	1,180
	ENSEMBLE	4,147	4,727	6,600	7,867
Valeur moyenne par voiture.	Voitures de place	1,532f 30	846f 20	800f 00	800f 00
	Voitures de grande remise			1,644 19	1,550 00
	ENSEMBLE	1,532 30	846 20	905 78	912 50
Valeur totale.	Voitures de place	6,354,430f	4,000,000f	4,618,400f	5,349,600f
	Voitures de grande remise			1,359,750	1,829,000
	ENSEMBLE	6,354,430	4,000,000	5,978,150	7,178,600
2° Cavalerie.					
Effectif total au 31 décembre.	Voitures de place	6,129	9,145	10,858	10,261
	Voitures de grande remise	1,664	1,210	252	264
	ENSEMBLE	7,793	10,355	11,110	10,525

(*) Les renseignements faisant complètement défaut pour l'année 1857, on a pris les renseignements afférents à l'année 1856, la première qui ait été exploitée entièrement.

ÉLÉMENTS.		ANNÉES 1856.	1867. (Exposition.)	1877.	1890.
Valeur moyenne par cheval	de place.....	386f 24	389f 70	457f 92	457f 92
	de grande remise.	669 50		1,198 45	1,094 12
	ENSEMBLE....	446 70	389 70	474 71	473 88
Valeur totale des chevaux	de place.....	2,367,207f	4,035,393f	4,972,095f	4,698,717
	de grande remise.	1,114,057		302,011	288,849
	ENSEMBLE...	3,481,264	4,035,393	5,274,106	4,987,566
Nombre moyen de chevaux par voiture	de place.....	—	—	2ch 833	3ch 468
	de grande remise.	—	—	2 857	3 355
	ENSEMBLE....	—	—	2 852	3. 454
3e Exploitation.					
Nombre total annuel de journées de voitures	de place.....	616,808	1,160,161	1,194,210	946,534
	de grande remise.	109,446	26,613	95,473	136,086
	ENSEMBLE....	726,254	1,186,774	1,289,683	1,082,620
Nombre total annuel de journées de chevaux	de place.....	"	3,884,519	3,583,486	3,282,913
	de grande remise.	"		272,787	456,647
	ENSEMBLE.....	"	3,884,519	3,656,267	3,739,560
Parcours kilométrique (ensemble des voitures)	total annuel (1)...	37,765,208k	60,328,372k	62,098,910k	56,296,240k
	moyen par jour (1).	103,168	195,308	170,144	154,236
Nombre approximatif de voyageurs transportés (2).	pendant l'année..	8,715,048v	13,921,932v	14,330,520v	11,358,408v
	par jour.....	23,808	38,148	39,264	31,116
Recettes de l'exploitation (service de place)	totale pendant l'année.....	9,828,977f	18,728,104f	16,226,208f	15,148,883f
	moyenne par jour.	26,855	51,309	44,434	41,504
	moyenne par journée de voiture..	12f 68	16f 98	13f 58	16f 00
4e État des propriétés de la compagnie (3).					
Superficie au 31 décembre.....		19h 31,52	17h 20,66	19h 56,94	21h 51,24
Valeur totale.....		6,706,952f	20,618,744f	28,850,988f	30,116,299f
Valeur du mètre superficiel.....		65f 02	119f 83	121f 87	139f 99

(1) Calculs établis sur un parcours kilométrique moyen par jour de 52 kilomètres.

(2) Ces nombres ne peuvent évidemment être qu'approximatifs; on les a calculés d'après le nombre moyen de 12 voyageurs payants par jour et par voiture.

(3) Non compris les constructions sur terrains loués, constructions neuves en règlement, et immeubles situés hors Paris.

Voici, d'après l'Annuaire statistique de la Ville de Paris, quel a été le nombre des voitures de place et de remise en circulation dans la capitale pendant la période décennale de 1881 à 1890, ainsi que le nombre moyen de celles en stationnement sur la voie publique :

ANNÉES.	EFFECTIF TOTAL en circulation (place et remise).	VOITURES DE PLACE		ANNÉES.	EFFECTIF TOTAL en circulation (place et remise).	VOITURES DE PLACE	
		Effectif moyen.	en stationnement.			Effectif moyen.	en stationnement.
1881.....	8,674	7,973	5,772	1886.....	9,015	8,992	5,762
1882.....	8 674	8,530	5,804	1887.....	9,136	9,161	5,772
1883.....	8,674	8,755	5,665	1888.....	9,556	9,458	5,804
1884.....	8,036	8,723	5,728	1889 (*).....	13,350	10,436	5,810
1885.....	9,676	8,647	5,719	1890.....	10,500	9,562	5,857

(*) Exposition universelle.

Stationnements des voitures de place. — Les voitures de louage peuvent stationner en 296 endroits de la voie publique autorisés par la Préfecture de police. Mais l'énumération de ces emplacements étant trop longue pour trouver place dans cet historique, on se contentera de renvoyer le lecteur au Plan n° 3 (*Paris et ses moyens de transport en 1893*), où ils sont traduits graphiquement, et d'en donner seulement le résumé par arrondissement dans le tableau qui suit.

Ce tableau indique en même temps le nombre des voitures ayant trouvé place aux stations pendant chacune des années 1883 à 1890, également par arrondissement.

ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE DE STATIONNEMENTS autorisés.				NOMBRE DE VOITURES POUVANT TROUVER PLACE AUX STATIONS.							
	Corps de place.	Avancages.	Réserves.	Ensemble	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
Ier.....	10	1	6	17	281	281	261	261	261	261	261	261
IIe.....	10	2	2	14	202	202	202	202	202	202	198	192
IIIe.....	6	2	5	13	174	185	172	172	172	172	172	172
IVe.....	10	»	4	14	255	274	256	256	256	256	256	256
Ve.....	8	3	6	17	269	269	269	269	269	269	269	269
VIe.....	9	8	3	20	302	317	315	315	315	315	315	315
VIIe.....	11	5	4	20	341	341	341	386	386	419	419	429
VIIIe.....	15	13	8	36	597	597	591	589	600	600	600	600
IXe.....	12	3	5	20	244	244	255	255	255	255	255	255
Xe.....	9	4	5	18	350	341	341	336	355	334	334	334
XIe.....	9	»	»	9	210	222	222	222	222	222	222	237
XIIe.....	9	3	»	12	328	328	328	328	328	328	328	328
XIIIe.....	5	2	1	8	211	214	181	181	181	181	181	181
XIVe.....	7	1	»	8	232	232	232	232	232	232	230	230
XVe.....	6	»	2	8	186	186	186	186	186	186	186	200
XVIe.....	11	2	4	17	480	480	538	532	532	507	532	532
XVIIe.....	9	2	2	13	283	295	295	295	295	320	310	324
XVIIIe.....	9	1	3	13	270	270	284	295	295	295	292	292
XIXe.....	10	2	»	12	312	312	312	312	312	312	312	312
XXe.....	4	»	3	7	138	138	138	138	138	138	138	138
TOTAUX....	179	54	63	296	5,665	5,728	5,719	5,762	5,772	5,804	5,810	5,857

C'est donc le VIIIe arrondissement qui possède le plus grand nombre de stationnements pour les voitures de place et conséquemment le plus grand nombre de places à offrir à ces voitures. Il résulte du tableau précédent que, depuis 1883, ce nombre n'a cessé d'augmenter par suite de la création de nouvelles stations et de l'extension donnée à certaines autres.

Les voitures de louage en usage à Paris comprennent deux catégories : les voitures découvertes pour la belle saison (calèches, appelées ordinairement « fiacres découverts ») et les voitures fermées pour la saison froide (coupés). Ces voitures sont à 2, 3 (en y comprenant le strapontin) et à 4 places. Le nombre de ces dernières est assez limité [1].

Exclusion faite des voitures appartenant à des loueurs particuliers et dont l'aspect est souvent repoussant, les voitures appartenant aux grandes compagnies sont confortables et propres. Leur couleur est sombre pour la majeure partie : c'est ainsi que les voitures de la Compagnie générale — et ce sont les plus nombreuses — ont la partie supérieure du coffre peinte en noir, le bas et les roues en vert foncé avec un mince filet rouge; une bordure de cuivre, à mi-hauteur du coffre, relève seule la tristesse de ces couleurs. Les voitures des autres sociétés diffèrent des précédentes par leur couleur brune, bleue ou noire; quelques-unes ont les roues jaunes ou rouges. Seules, les voitures de l'« Urbaine » ont le bois du coffre couvert d'un petit quadrillage jaune sur fond noir et les roues jaunes. Enfin un écusson placé sur chaque portière, dans le dos de la voiture et sur les œillères du cheval, indique en général la compagnie exploitante [2].

L'éclairage consiste en deux lanternes dont la face latérale est blanche pour quelques sociétés et, pour les voitures de la Compagnie générale, de couleur verte, rouge, jaune ou violette, suivant le quartier où remise la voiture.

Quant à l'habillement des cochers, on en trouvera la description au chapitre spécial qui leur est affecté.

Voitures de place de 1re classe. — Parmi les innovations ou améliorations apportées pendant ces dernières années à l'industrie des transports parisiens, il convient de mentionner en première ligne la création du service des *voitures de place de 1re classe*, destinées à desservir plus spécialement les lieux fréquentés par la clientèle « de choix ».

Voici les termes de l'arrêté préfectoral du 28 avril 1891, qui a autorisé cette création :

« Le Préfet de la Seine,

« Vu la délibération du Conseil municipal de la ville de Paris, en date du 13 mars 1891, relative à la création, à Paris, d'un service de voitures de place de 1re classe stationnant sur des emplacements spéciaux et destinées à desservir les cercles, hôtels et autres établissements similaires, et ce, moyennant une redevance de stationnement;

« Vu les rapports, etc.....

« Vu les arrêtés réglementaires des 24 mai 1866 (titre II) sur les voitures de grande remise;

« ARRÊTE :

« ARTICLE 1er. — Il est créé à Paris une première classe de voitures publiques de

---

[1] Dans la séance du 18 mars 1889, M. Duplan a appelé l'attention du Conseil municipal d'abord sur le nombre insuffisant de ces voitures, dont le nombre ne dépassait pas 500 à peine au commencement de 1889; puis, sur l'état de malpropreté qui distinguent celles qui desservent ordinairement les gares.

[2] Depuis le milieu de l'année 1893, et à l'instar des compagnies l'« Urbaine » et l'« Abeille », la Compagnie générale des voitures à Paris entoure l'écusson des portières de ses voitures de la manière suivante, en forme d'ellipse : « Compagnie générale des voitures à Paris ».

place, plus particulièrement destinées à desservir les cercles, hôtels, lieux de réunion et autres établissements similaires.

« ART. 2. — A partir du 16 mai 1891, tout loueur de voitures publiques, dites de remise, qui voudra user de la faculté de faire stationner ses voitures sur les emplacements spéciaux établis aux abords des cercles, hôtels, réunions particulières, théâtres et autres, devra :

« 1° Se conformer à toutes les dispositions réglementaires relatives au service des voitures de place, telles qu'elles sont définies par les arrêtés des 24 mai 1866 et 22 décembre 1888;

« 2° Acquitter un droit de stationnement à raison de 1 fr. 50 par jour et par voiture, exigible d'avance et par mois;

« 3° Obtenir préalablement de la Préfecture de police un numérotage spécial peu apparent, auprès duquel sera apposée l'estampille municipale s'il y a lieu, après examen du matériel et de la cavalerie, et après payement des droits de stationnement.

« ART. 3. — A titre provisoire, il est créé sur les emplacements ci-après cinq stationnements spéciaux réservés aux voitures de 1re classe, savoir :

« 1° Rue Scribe, pour 14 voitures;

« 2° Place de la Madeleine (côté de la rue Basse-du-Rempart), pour 14 voitures;

« 3° Avenue des Champs-Élysées, pour 19 voitures;

« 4° Boulevard Malesherbes, pour 8 voitures;

« 5° Rue Halévy, pour 6 voitures. »

Les voitures de place de 1re classe diffèrent de celles de 2e classe d'abord par la tenue des cochers, qui rappelle celle des cochers de voitures bourgeoises; ensuite, par le choix des chevaux qui y sont attelés.

L'Exposition universelle de 1889, qui a si brillamment rehaussé l'éclat de l'industrie et de l'art français, a donné lieu à une véritable révolution dans le fonctionnement du service des voitures publiques.

Si les effets de cette révolution ne se sont pas encore fait sentir entièrement, chaque jour, du moins, nous rapproche du moment où le public, les entreprises et les cochers eux-mêmes pourront en recueillir les bienfaits.

Les personnes qui ont fait usage des voitures de louage pendant la durée de l'Exposition se rappellent encore toutes les difficultés qu'elles ont eu à surmonter pour décider les cochers à les conduire selon leur désir. Les plaintes nombreuses reçues par la Préfecture de police attestent, en effet, combien les prétentions des cochers, jointes à leur arrogance et à leur grossièreté [1], étaient pour la plupart devenues intolérables.

Le cocher était maître du pavé : il choisissait ses clients et, avant de « charger », s'assurait de la longueur et de la direction de la course à faire. Suivant la réponse qui lui était faite, le client était admis à prendre place ou était repoussé par un haussement d'épaules ironique de l'automédon.

Quant aux prix, on ne suivait plus les prescriptions de l'ordonnance de 1866, qui fixait, comme on le sait, le prix de la course de jour à 1 fr. 50 et celui de l'heure à

---

[1] Voir le compte rendu de la séance du Conseil municipal (*Journal municipal officiel* du 26 mai 1889, p. 1180, col. 1).

2 francs, et il était indispensable de débattre avec le cocher le prix à payer pour la course.

Ce prix atteignait quelquefois des majorations inconnues jusque-là.

Quant à louer une voiture à l'heure, il n'y fallait plus songer, car ce système n'était plus assez rémunérateur. La corde était donc très tendue entre le public et les cochers.

Mais ces prétentions de la part des cochers avaient au fond une assez grande légitimité si l'on considère que, pendant certaines journées de l'Exposition, la redevance qui leur était imposée par les loueurs s'élevait à 24 francs, soit un écart relativement considérable par rapport à la moyenne ordinaire. On conçoit dès lors combien il était indispensable de forcer le rendement de la voiture et, par cela même, de n'accepter que des courses réduites pour en augmenter le nombre.

La corporation se décida à en référer au Conseil municipal et lui adressa une plainte dans le courant du mois de mai 1889.

Tarif horo-kilométrique. — Les débats qu'a soulevés cette plainte ont été longs et laborieux pour arriver à trouver une solution qui pût donner à la fois satisfaction au public, aux loueurs et aux cochers; ils se sont étendus sur les faits suivants, dont le résultat indiscutable a été la mise en service du nouveau *tarif horo-kilométrique :*

1° Fixation d'une moyenne officieuse par journée de voiture;

2° Appel aux inventeurs pour la création de compteurs appelés à éviter toute contestation entre le public et les cochers;

3° Fixation d'un tarif proportionnel au service rendu, c'est-à-dire au temps employé et à la distance parcourue.

Avant de reproduire dans toute leur étendue les arrêtés préfectoraux qui réglementent la construction des compteurs et le tarif qui lui est si étroitement lié, il a paru utile de retracer en quelques lignes les méthodes présentées au cours des discussions du Conseil municipal.

La fixation d'une moyenne à acquitter par les cochers envers leurs patrons n'ayant rien qui ait trait directement à cette étude, puisqu'elle ne vise en réalité qu'un intérêt privé, on signalera seulement les efforts faits par plusieurs conseillers municipaux à l'effet d'inviter l'Administration :

1° A limiter immédiatement la moyenne de façon que, jusqu'à l'emploi des compteurs, des conditions normales soient assurées aux cochers, et que le service des voitures puisse être fait comme avant l'Exposition, suivant le tarif [1];

2° A subventionner toute société coopérative de cochers qui consentira à se soumettre à un cahier des charges établi par le Conseil municipal de la ville de Paris.

L'Administration ne pouvant intervenir dans la taxation d'une moyenne entre patrons et cochers, l'affaire n'eut pas d'autres suites dans les délibérations du Conseil.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne les compteurs et le tarif correspondant.

1° Compteurs. — Déjà, dans la séance du 17 avril 1889, M. Paul Viguier, au nom de la Commission des voitures de place, propose au Conseil un projet de délibération invitant l'Administration à faire appel à tous les constructeurs de compteurs de voi-

---

[1] Voir le compte rendu de la séance du Conseil municipal du 27 mai 1889 (*Journal municipal officiel* du 28 mai 1889).

tures, soit au temps, soit à la distance, soit simultanément pour déterminer, avant le 15 juin suivant, ceux de ces instruments qui pourront être autorisés par la ville.

Un arrêté préfectoral en date du 27 mai suivant, confirmant ces prescriptions, porte qu'une enquête sera ouverte du « 1er au 15 juin » et fixe également les conditions que doivent remplir les compteurs des diverses catégories [1].

Sur le mémoire en date du 26 juin 1889, présenté par le Préfet de la Seine, et les délibérations du Conseil des 17 avril et 31 mai 1889, affirmant le caractère provisoire des programmes publiés précédemment au *Journal municipal officiel*, une Commission technique est instituée pour dresser l'état des compteurs kilométriques ou horaires présentés jusqu'à l'ouverture de ses travaux et donner des conclusions détaillées sur le fonctionnement de chacun d'eux et sur leur mode d'installation sur les voitures [2].

Cette Commission est composée ainsi qu'il suit : huit membres du Conseil municipal, les directeurs des travaux de Paris et de la voie publique, six ingénieurs spécialistes, deux carrossiers, un horloger, quatre loueurs de voitures et quatre cochers délégués par leurs chambres syndicales; enfin, le chef du contrôle des voitures remplissant les fonctions de secrétaire.

Un crédit de 6,000 francs est voté au cours de la séance du 20 novembre 1889 pour indemniser les loueurs et les cochers dont le matériel et les services seront utilisés par la Commission chargée de l'examen des compteurs; pour payer les indemnités à allouer aux membres ouvriers de ladite Commission, les frais de déplacement des agents du service du contrôle des voitures; enfin, tous autres frais divers auxquels donneront lieu les expériences à faire pour l'épreuve des appareils.

Sur un projet de délibération présenté au nom de la Commission des voitures par M. Paul Viguier et adopté en séance du 27 décembre 1889, la Commission spéciale des voitures est autorisée à convoquer dans une des grandes salles de l'annexe Lobau les représentants des chambres syndicales et groupes corporatifs des loueurs et des cochers pour entendre leurs observations contradictoires sur les bases des tarifs à adopter, et sur les conditions à exiger des compteurs. Elle est, en outre, invitée à fournir à la Commission des voitures, avant le 10 janvier 1890, la nomenclature des compteurs qui lui ont été soumis, et les premiers résultats de son examen sur ceux des appareils qui lui auront paru dignes d'une attention particulière.

Enfin, c'est sur le rapport présenté par la Sous-Commission des compteurs de voitures de place, le 3 février 1890, et sur le procès-verbal de la Commission plénière, en date du 12 du même mois, que le Préfet de la Seine arrête le nouveau tarif horo-kilométrique et les conditions que doivent remplir les compteurs.

On trouvera à la page 58 le texte *in extenso* de ces documents intéressants.

2e Tarif. — L'établissement définitif du tarif horo-kilométrique faisant l'objet de l'arrêté préfectoral du 7 juin 1890 a été précédé d'un certain nombre de propositions dont une courte analyse fera connaître la variété :

Le Préfet de la Seine, aux séances du Conseil des 27 mai et 19 juin 1889, proposait deux systèmes : 1° le *temps*, comme base de payement avec minimum, pour le premier quart d'heure, de 1 franc et augmentation de 0 fr. 15 par 5 minutes pendant la première demi-heure, et 10 centimes par 5 minutes pendant la seconde demi-heure, soit 2 fr. 05 pour l'heure entière; 2° une *taxe kilométrique* contrôlée par un compteur.

---

[1] Voir le *Journal municipal officiel* des 30 et 31 mai 1889.

[2] Voir le *Journal municipal officiel* du 7 juillet 1889, p. 1568 (Délibération du 5 juillet 1889).

M. Lyon-Alemand estimait qu'il serait préférable de substituer au tarif unique actuel un *tarif fractionné* de 1 franc pour 15 minutes; 1 fr. 50 pour 30 minutes; 2 francs pour plus de 30 minutes (Séance du 16 avril 1889, *Journ. off. mun.* du 13 juin suivant).

M. Ferdinand Duval (Séance du 19 juin 1889) déclarait que le tarif de la course devait être *proportionnel à la distance* à raison de 1 franc pour les deux premiers kilomètres, et 0 fr. 25 pour chaque kilomètre en sus, sans modification au tarif actuel lorsque le voyageur prendra la voiture à l'heure.

M. Deschamps (même séance) fixait le *tarif au temps* suivant:

1° Voitures à 2 et 3 places:

Pour le premier quart d'heure (indivisible).....	0f 95c
Pour le deuxième quart d'heure (0 fr. 15 par 5 minutes, soit 0 fr. 45)...	1 40
Pour le troisième quart d'heure (0 fr. 10 par 5 minutes, soit 0 fr. 30)...	1 70
Pour le quatrième quart d'heure (même tarif, soit 0 fr. 30).....	2 00

2° Voitures à 4 places:

Pour le premier quart d'heure (indivisible).....	1f 10c
De 15 à 30 minutes (0 fr. 20 en sus par 5 minutes, soit 0 fr. 60).....	1 70
De 30 à 45 minutes (0 fr. 15 en sus par 5 minutes, soit 0 fr. 45).....	2 15
De 45 à 60 minutes [ou l'heure] (0 fr. 10 en sus par 5 minutes, soit 0 fr. 30).	2 45

Voici la reproduction, dans son entier, de l'arrêté préfectoral du 7 juin 1890, établi, comme celui qui réglemente les compteurs, d'après le rapport de la Sous-Commission des compteurs et la délibération du Conseil municipal du 2 avril précédent [1].

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 7 JUIN 1890, FIXANT LA TARIFICATION À LA FOIS MÉTRIQUE ET HORAIRE DES VOITURES DE PLACE.

« Le Préfet de la Seine,

« Vu la délibération du Conseil municipal de la ville de Paris, en date du 2 avril 1890, concernant la réglementation du tarif des voitures de place au moyen d'appareils de contrôle dits compteurs-contrôleurs horo-kilométriques;

« Vu les délibérations des 31 mai, 5 juillet et 20 novembre 1889, relatives à la composition, à l'organisation et au fonctionnement d'une Commission administrative et technique, chargée de l'étude des compteurs;

« Vu le rapport présenté par la Sous-Commission des compteurs pour voitures de place, le 3 février 1890; ensemble le procès-verbal de la Commission plénière, en date du 12 du même mois;

« Vu le rapport de M. l'Inspecteur général des ponts et chaussées, directeur des travaux de Paris, en date du 17 février 1890;

« Vu le règlement comportant les conditions d'approbation des types et de poinçonnage des appareils susmentionnés, ensemble le programme des conditions techniques à remplir par lesdits appareils;

« Vu l'avis émis par M. le Préfet de police, le 5 mai 1890;

« Vu l'arrêté réglementaire du 24 mai 1866 sur les voitures de place;

« Vu le décret du 10 octobre 1859;

« Vu la loi du 24 juillet 1867 sur les Conseils municipaux;

« Vu le décret du 25 mars 1852 sur la décentralisation administrative;

« Sur le rapport de M. l'Inspecteur général, directeur des travaux de Paris,

« ARRÊTE:

« ART. 1er. — A partir du 1er avril 1891, toutes les voitures de place et de remise

---

[1] A la séance du 2 avril 1890, M. Fournier demandait que le tarif fût abaissé à 0 fr. 50 pour le premier kilomètre; mais son amendement a été repoussé par le Conseil.

devront être munies d'un compteur-contrôleur horo-kilométrique d'un modèle agréé par l'Administration et dûment poinçonné par ses agents.

« A cet effet sont approuvés, pour être annexés au présent arrêté :

« 1° Le règlement susvisé fixant les conditions d'approbation par l'Administration des types et de poinçonnage des appareils ; [1]

« 2° Le programme des conditions techniques que devront réaliser lesdits appareils.

DÉFINITION DES SERVICES DE JOUR.	DE JOUR dans Paris et hors de l'enceinte fortifiée.		PLUS-VALUE pour service de nuit dans l'enceinte fortifiée.	INDEMNITÉS	
	Premier kilomètre.	Kilomètres suivants.		au passage des fortifications. — Entrée ou sortie.	de retour pour voitures laissées hors de l'enceinte fortifiée.
Dans Paris :					
ÉTÉ : Du 1er avril au 30 septembre. 6 h. du m. à HIVER : Du 1er octobre au 31 mars. 7 h. du m. minuit 1/2.					
Hors de l'enceinte fortifiée :					
ÉTÉ : Du 1er avril au 30 septembre. 6 h. du m. à minuit. HIVER : Du 1er octobre au 31 mars. 7 h. du m. à 10 h. du s.					
NOTA. — Les transports de nuit hors de Paris ne sont pas obligatoires et se règlent de gré à gré.					
Voitures à 2 places	0f 75c	0f 25c	0f 50c	0f 50c	1f 00c
— à 4 places	1 00	0 30			
Landaus à 4 places et voitures à 6 places	1 25	0 40			

TARIF FIXE pour transport des colis.	Les communes voisines de Paris sont :
Pour 1 colis..... 0f 25c — 2 colis..... 0 50 — 3 colis et au-dessus. 0 75	Charenton, — Saint-Mandé, — Saint-Maurice, — Vincennes, — Montreuil, — Bagnolet, — Romainville, — Les Lilas, — Le Pré-Saint-Gervais, — Pantin, — Aubervilliers, — Saint-Ouen, — Saint-Denis, — Clichy, — Levallois-Perret, — Neuilly, — Boulogne, — Issy, — Vanves, — Malakoff, — Montrouge, — Bagneux, — Villejuif, — Arcueil, — Gentilly, — Ivry.

[1] Le règlement du 12 février 1890 (*Approbation administrative des types et poinçonnage des compteurs*), qui forme la deuxième annexe à l'arrêté préfectoral du 7 juin 1890, et l'arrêté préfectoral du 7 juin 1890, relatif à *l'Examen et à l'approbation des types de compteurs*, ont été éliminés intentionnellement parce qu'ils ne concernent que les rapports entre l'Administration et les constructeurs. On peut en trouver le texte au *Journal municipal officiel* du 11 juin 1890.

« ART. 2. — Le tarif maximum ci-après deviendra obligatoire, dans Paris et dans les communes voisines désignées audit tarif, pour les voitures de place stationnant et chargeant sur la voie publique et dans les gares de chemins de fer.

« ART. 3. — Le compteur devra indiquer au voyageur, à chaque moment de l'occupation, d'une façon nette et uniforme : le nombre de kilomètres parcourus réellement, l'heure de Paris et le prix total à payer.

« Ce prix résultera de l'application du tarif kilométrique, tel qu'il est fixé à l'article 2 et conformément aux règles suivantes relatives aux périodes de course, d'arrêt et de marche lente commandées par le voyageur.

« *Pendant la course*, le prix progressera d'après le nombre de kilomètres réellement parcourus, quelle qu'ait pu être la variation de la vitesse aux divers points du parcours.

« *Pendant les attentes*, le prix progressera comme s'il s'agissait d'une marche fictive, à la vitesse de 8 kilomètres à l'heure, et cela automatiquement, sans intervention du cocher ni du voyageur.

« *Pendant la marche lente commandée*, le prix progressera comme si la vitesse était de 8 kilomètres à l'heure, et ce, sur une manœuvre spéciale du cocher, effectuée sur la demande du voyageur, à qui l'appareil indiquera nettement l'accomplissement de cette manœuvre.

« *Le prix à payer* progressera par fractions égales au prix du kilomètre, et toute fraction commencée sera due en entier.

« Les appareils dits compteurs-contrôleurs, destinés à enregistrer et à contrôler les résultats horaires et kilométriques ci-dessus, devront remplir toutes les conditions techniques énumérées au programme annexé au présent arrêté, sauf en ce qui concerne le cran d'arrêt, qui n'est pas obligatoire.

« Outre les renseignements fournis aux voyageurs, le compteur devra enregistrer intérieurement le travail de la voiture et les manœuvres exécutées par le cocher.

« Le loueur sera tenu de conserver, pendant un mois, ses feuilles de contrôle dûment datées et paraphées, à la disposition de la Préfecture de police, pour servir à l'examen des réclamations des voyageurs.

« En dehors des manœuvres à effectuer par le cocher pour indiquer, avec signes intérieur et extérieur apparents, que la voiture est libre ou louée, ou marche au pas sur l'ordre du voyageur, le compteur devra marcher automatiquement et fournir tous les renseignements exigés, sans aucune intervention du cocher ni du voyageur.

« ART. 4. — Nul compteur ne pourra être mis en service, sans avoir été vérifié et poinçonné par la Préfecture de la Seine, conformément au règlement ci-dessus approuvé.

« Les fabricants et tous autres industriels ou commerçants qui voudront entreprendre la location, l'entretien et le service journalier des compteurs, devront satisfaire à toutes les obligations qui y sont contenues.

« Par suite, et à titre de contribution dans les frais de vérification, d'essai et de poinçonnage des compteurs, l'entrepreneur ou le fabricant devra acquitter à la caisse municipale une redevance de 5 francs par poinçonnage et par appareil neuf ou détérioré.

« Exceptionnellement, tous les compteurs qui seraient reconnus susceptibles d'être adaptés aux voitures avant le 31 décembre 1890 seront, à titre de prime, poinçonnés gratuitement.

« ART. 5. — Le tarif adopté par chaque loueur de voitures de place ou de remise, stationnant et chargeant sur la voie publique et dans les gares, devra être affiché dans l'intérieur et délivré à chaque voyageur sur un bulletin dont la rédaction sera approuvée par la Préfecture de la Seine et par la Préfecture de police.

« Ce bulletin ne pourra jamais contenir de fixations dépassant les limites inscrites au tarif arrêté à l'article 3, ni supprimer aucune des catégories de prix figurant au tableau.

« ART. 6. — Les cochers suivront l'itinéraire désigné par le voyageur, et dans le cas où cet itinéraire ne pourrait être suivi pour une cause quelconque, ils ne devront s'en écarter que pour éviter l'obstacle et devront prendre la ligne la plus courte pour rentrer au plus tôt dans l'itinéraire prescrit.

« A défaut d'indication du voyageur et sauf le cas susmentionné, les cochers se rendront à destination par la voie la plus courte.

« ART. 7. — Tout cocher est tenu de marcher au trot, à la vitesse minimum de 8 kilomètres à l'heure, à moins d'ordre formel du voyageur, auquel cas le cocher doit effectuer la manœuvre dite : *Marche au pas.*

« ART. 8. — Les cochers sont tenus de se rendre au domicile du voyageur pour y charger.

« Le tarif est appliqué et le compteur mis en marche dès que la voiture est louée.

« A l'arrivée, le signe « Libre » interrompant la marche du compteur sera arboré aussitôt que, le voyageur étant descendu de la voiture, constatation aura été faite des indications du compteur et, par conséquent, de la somme due.

« Le cran d'arrêt n'est pas obligatoire.

« ART. 9. — Lorsque le cocher se sera rendu au domicile du voyageur pour y charger et n'aura pas été employé, le travail effectué depuis la location de la voiture lui sera dû suivant le tarif ci-dessus approuvé..

« De même, si le voyageur domicilié dans la banlieue a fait venir une voiture de Paris, il y aura lieu d'ajouter au travail accompli : 1° l'indemnité de passage aux fortifications ; 2° l'indemnité de retour.

« ART. 10. — Le nouveau tarif pourra être appliqué aux voitures, au fur et à mesure qu'elles seront pourvues de compteurs régulièrement poinçonnés.

« Les numéros des voitures ainsi pourvues des appareils de contrôle seront immédiatement transmis à la Préfecture de police.

« Les loueurs marchant au nouveau tarif devront l'indiquer sur les voitures par un signe extérieur.

« Le tarif actuel à l'heure et à la course restera en vigueur pour toutes les autres voitures jusqu'au 1er avril 1891.

« ART. 11. — Pour le cas où il surviendrait quelque dérangement dans le fonctionnement du compteur, la voiture sur laquelle il est établi devra rentrer au remisage aussitôt après la descente du voyageur qui l'occupe, et le dernier travail sera réglé d'après le tarif fixé par l'arrêté susvisé du 24 mai 1866, lequel devra, en conséquence, continuer à rester affiché dans les voitures de place.

« Il devra être procédé au remplacement du compteur défectueux avant que la voiture ne reprenne son service.

« ART. 12. — Il n'est rien changé, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du présent arrêté, aux arrêtés et règlements concernant les obligations et les devoirs des loueurs et des cochers.

« ART. 13. — Le présent arrêté sera publié, affiché et inséré avec ses annexes au Recueil des actes administratifs.

« ART. 14. — Ampliation du présent arrêté sera transmise :

« 1° A M. le Préfet de police;

« 2° A M. le Directeur de la voie publique et des promenades chargé du service des voitures;

« 3° A MM. les Sous-Directeurs chargés de la direction des Affaires départementales et de la direction des Affaires municipales;

« 4° A M. le Directeur des finances;

« 5° A M. le Receveur municipal;

« 6° A M. le Ministre des travaux publics. »

PROGRAMME DES CONDITIONS TECHNIQUES À IMPOSER AUX COMPTEURS POUR VOITURES DE PLACE.

(Adopté en séance de la Commission plénière du 12 février 1890.)

Conditions générales.

Uniformité de l'aspect extérieur. — Les compteurs devront présenter un aspect extérieur uniforme, de telle sorte que le public n'ait pas à s'initier à la lecture d'un grand nombre d'appareils variables. Le croquis ci-annexé définit cet aspect de la face du compteur; la répartition des indications pourra seule varier selon les exigences du mécanisme.

Emplacement. — Ils seront placés dans le siège du cocher, le cadran faisant face au voyageur et éclairé par le feu d'une lanterne.

Forme des indications à donner au voyageur. — Les indications données au voyageur seront très apparentes, de façon à pouvoir être lues le soir comme le jour. Elles seront bien détachées, en chiffres d'au moins un centimètre de hauteur, dans des guichets accompagnés d'inscriptions très apparentes, en lettres de même hauteur.

Sautoir. — Afin d'éviter toute contestation, les indications devront changer par mouvement de sautoir, dès qu'une nouvelle portion de longueur ou de prix sera commencée et acquise.

Interdiction des mouvements lents. — Les appareils à mouvements lents sont absolument proscrits.

Nature des indications au voyageur. — La face du compteur visible pour le voyageur ne donnera que les indications suivantes :

1° L'heure de Paris;

2° Dans un premier guichet, la somme à payer en francs et centimes, progressant par fractions égales au prix du kilomètre ;

3° Dans un second guichet, le nombre des kilomètres et fractions de kilomètre réellement parcourus depuis la location de la voiture, de façon que le voyageur puisse suivre la progression du parcours et du prix ;

4° Dans un petit guichet spécial, l'état du compteur : LOUÉ, LIBRE, AU PAS. Un coup de timbre signalera à l'attention du voyageur l'apparition de ces signaux.

Levier du Libre. — Un levier à la disposition du cocher indiquera, avec un écriteau très apparent, que la voiture est libre et mettra en marche le compteur dans une seconde position faisant disparaître le signal Libre.

Dans la position Libre, ce levier mettra et maintiendra au prix du premier kilomètre le prix à payer indiqué au voyageur et à o le nombre de kilomètres et fractions de kilomètre parcourus ; en même temps, il fera achever dans le rouage les périodes commencées et payées qui sont dues au loueur et qui ne peuvent rester à la charge du voyageur suivant.

Cran d'arrêt. — Avant de ramener l'appareil à o et d'effacer le prix à payer par le voyageur, le levier s'arrêtera à un cran d'arrêt qui ne permettra plus de nouvelle progression du prix pendant le payement. Ce n'est qu'ensuite, une fois le prix réglé, que le cocher mettra l'appareil à o en arborant le signal Libre.

Automaticité des fonctions. — Fonctionnement. — En dehors de ces manœuvres du cocher et de celle à effectuer, avec le même levier, pour la marche au pas (marche lente commandée), l'appareil devra fonctionner automatiquement.

Le compteur devra être disposé de manière à indiquer et à décompter le nombre exact de kilomètres parcourus. Lorsque la voiture louée sera au repos ou marchera au pas sur l'ordre du voyageur, le compteur devra, automatiquement dans le premier cas, et sur manœuvre du cocher dans le second cas, décompter le prix à raison d'un travail fictif de 8 kilomètres à l'heure.

Contrôle. — Le compteur devra enregistrer d'une manière parfaitement distincte sur disque, bande ou rouleau horaire remplacé chaque jour :

1° Les kilomètres réels parcourus soit à charge, soit à vide, et les manœuvres successives du levier du cocher ;

2° Les périodes d'occupation de la voiture ;

3° Les périodes de marche de la voiture.

Ces deux dernières indications devront être produites sans aucune intervention du cocher : la première, par la présence d'un voyageur dans la voiture ; la seconde, par le mouvement d'un style trembleur convenablement disposé.

Indications spéciales au loueur. — Le compteur devra donner au loueur, dans un guichet spécial dont il aura la clef, le total de la recette de la journée donnée par le compteur en dehors des produits spéciaux de bagages, voyageurs supplémentaires, indemnités de retour, plus-values de nuit et hors barrière, et, d'autre part, le total des kilomètres réellement parcourus avant le relayage.

Conditions techniques particulières.

Transmission. — La transmission de la roue de la voiture au compteur sera simple, exacte, facilement vérifiable. Elle sera installée de telle sorte qu'elle soit absolument

protégée contre les chocs et accidents ordinaires de la place. Il est interdit d'y employer des rouages ou organes complexes qui doivent rester sous le scellé du compteur.

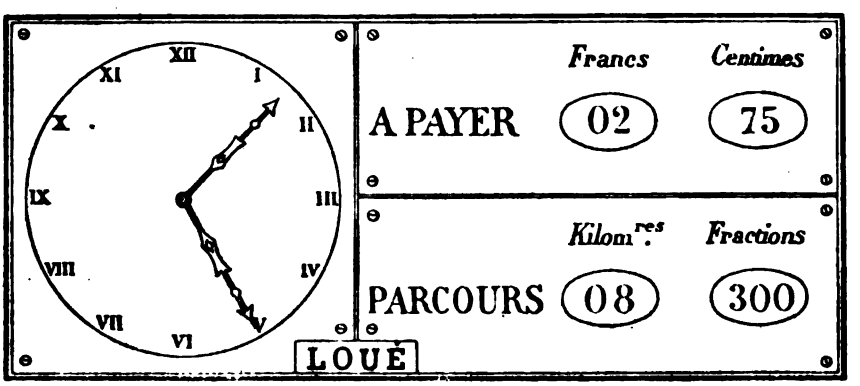
Construction du compteur. — Le compteur, de construction robuste pour résister à la circulation, sera protégé de telle sorte qu'il soit impossible au cocher ni au voyageur de troubler sa marche sans détérioration notable et apparente. Il devra être protégé contre les grands froids.

Calcul et mode d'établissement des rouages. — Les rouages seront calculés et établis spécialement en vue du compteur. Le rouage horaire, notamment, devra comporter une puissance et un nombre de vibrations appropriés au service spécial qui lui sera demandé.

L'échappement devra être établi spécialement très robuste et d'un type agréé par l'Administration. Les rouages kilométriques seront calculés d'après le diamètre de la roue de la voiture majoré de 7 millimètres, pour tenir compte de l'usure du bandage. Ces rouages devront se prêter à tous les diamètres des roues, moyennant le changement d'un rochet dont un tour représentera au moins 2 hectomètres et dont le nombre de dents sera réglé de manière à laisser un certain boni de parcours au voyageur.

Délibéré en séance.

Modèle-type du compteur horo-kilométrique à l'usage des voitures de place et de remise.



Voici le texte du bulletin que les cochers des voitures de place, munies de compteurs horo-kilométriques, doivent remettre aux voyageurs.

Recto.

Conserver ce numéro	0000	en cas de réclamation (*).

VOITURE DE PLACE À 2 PLACES

chargeant sur la voie publique et conduisant dans les communes voisines de Paris [1].

DÉFINITION DES SERVICES DE JOUR.

DANS PARIS :	Été : du 1er avril au 30 sept., de 6 h. du matin	à minuit
	Hiver : du 1er oct. au 31 mars, de 7 h. du matin	à minuit 30 m.
HORS DE L'ENCEINTE FORTIFIÉE :	Été : du 1er avril au 30 sept., de 6 h. du mat. à minuit.	
	Hiver : du 1er oct. au 31 mars, de 7 h. du mat. à 10 h. du soir.	

SERVICE DE NUIT.

Été : de minuit 1/2 à 6 heures du matin.
Hiver : de minuit 1/2 à 7 heures du matin.
Les transports de nuit hors Paris ne sont pas obligatoires et se règlent de gré à gré.

TARIF AU COMPTEUR HORO-KILOMÉTRIQUE.

Service de jour.

DANS PARIS ET HORS DE L'ENCEINTE FORTIFIÉE [1].

1 kilomètre	0f 75
Chacun des kilomètres suivants	0 25

INDEMNITÉ POUR LA CONDUITE HORS PARIS.

BOIS DE BOULOGNE, BOIS DE VINCENNES ET COMMUNES VOISINES [1] :

Lorsque le voyageur rentrera dans Paris avec la voiture : passage des fortifications	0f 50 à l'aller.
	0 50 au retour.
Lorsque le voyageur laissera la voiture au-delà des fortifications : Passage des fortifications	0f 50
Indemnité de retour	1 00

VOITURE PRISE EN DEHORS DES FORTIFICATIONS POUR PARIS.

Indemnité de passage aux fortifications..... 0f 50

Service de nuit.

Plus-value fixe pour le service de nuit dans l'enceinte fortifiée..... 0f 50

BAGAGES : *1 colis*, 0f 25; — *2 colis*, 0f 50; — *3 colis et plus*, 0f 75.

[1] Les communes voisines de Paris où les cochers sont tenus de conduire pendant le service de jour, sont : Arcueil, Aubervilliers, Bagneux, Bagnolet, Boulogne, Charenton, Clichy, Gentilly, Issy, Ivry, les Lilas, le Pré-Saint-Gervais, Levallois-Perret, Malakoff, Montreuil, Montrouge, Neuilly, Pantin, Romainville, Saint-Denis, Saint-Mandé, Saint-Maurice, Saint-Ouen, Vanves, Villejuif, Vincennes.

NOTA. — Lorsque, *au cours d'une location de la voiture*, le compteur cessera de fonctionner par suite d'accident, l'ancien tarif sera appliqué *pour cette location seulement.*
(Voir au verso.)

(*) Adresser toute réclamation à M. le Préfet de police.

Verso.

EXTRAIT DES RÈGLEMENTS.

1° Le compteur devra indiquer au voyageur, à chaque moment de l'occupation, le nombre de kilomètres parcourus à l'heure de Paris et le prix total à payer en dehors des indemnités prévues au tarif pour colis, passage aux fortifications, retour ou service de nuit.

2° Les cochers suivront l'itinéraire désigné par le voyageur, et, dans le cas où cet itinéraire ne pourrait être suivi pour une cause quelconque, ils ne devront s'en écarter que pour éviter l'obstacle et devront prendre la ligne la plus courte pour rentrer au plus tôt dans l'itinéraire prescrit.

A défaut d'indication du voyageur et sauf le cas susmentionné, les cochers se rendront à destination par la voie la plus courte.

3° Tout cocher est tenu de marcher au trot, à la vitesse minimum de 8 kilomètres à l'heure, à moins d'ordre formel du voyageur, auquel cas le cocher doit effectuer la manœuvre dite «marche au pas».

4° Les cochers sont tenus de se rendre au domicile du voyageur pour charger. Le tarif est appliqué et le compteur mis en marche dès que la voiture est louée et en présence de la personne qui retient la voiture.

5° Lorsque le cocher se sera rendu au domicile du voyageur pour y charger et n'aura pas été employé, le travail effectué depuis la location de la voiture lui sera dû suivant le tarif au compteur.

De même, si le voyageur domicilié dans la banlieue a fait venir une voiture de Paris, il y aura lieu d'ajouter au travail accompli : 1° l'indemnité de passage aux fortifications ; 2° l'indemnité de retour.

6° Les cochers de voitures dépourvues de galeries ne sont pas tenus d'accepter les bagages.

Ne sont pas regardés comme colis les valises et objets pouvant être portés à la main ou placés dans la voiture sans la détériorer.

7° Ils ne sont pas obligés, non plus, de recevoir des animaux.

8° Les cochers ont le droit de demander des arrhes lorsqu'ils attendent à l'entrée d'un jardin ou d'un établissement où il est notoire qu'il existe plusieurs issues.

9° Les cochers ne sont pas tenus d'admettre plus de voyageurs qu'il n'y a de places indiquées à l'intérieur de leurs voitures. La voiture munie d'un strapontin est considérée comme voiture à 2 places, mais le cocher qui a accepté 3 voyageurs n'a plus le droit de refuser de conduire. (Un enfant au-dessous de 5 ans ne compte pas pour une personne.)

10° Ils seront prévenants envers le public. Tout acte de grossièreté de leur part sera sévèrement réprimé.

11° Dans le cas où il surviendrait quelque dérangement dans le fonctionnement du compteur, la voiture sur laquelle il est établi devra rentrer au remisage aussitôt après la descente du voyageur qui l'occupe, et le dernier travail sera réglé d'après le tarif fixé par l'arrêté du 24 mai 1866, indiqué ci-dessous.

TARIF MAXIMUM DANS L'INTÉRIEUR DE PARIS.

Service de jour.		Service de nuit.	
La course.....	1f 50	La course.....	2f 25
L'heure.....	2 00	L'heure.....	3 50

TARIF MAXIMUM AU DELA DES FORTIFICATIONS.

BOIS DE BOULOGNE, BOIS DE VINCENNES ET COMMUNES VOISINES DE PARIS.

Service de jour.

Lorsque le voyageur rentrera dans Paris avec la voiture :		Lorsque le voyageur laissera la voiture au delà des fortifications :	
		L'heure.....	2f 50
L'heure.....	2f 50	Indemnité de retour.....	1 00

Voiture prise en dehors des fortifications pour Paris. — L'heure..... 2f 25

Les types de compteurs agréés jusqu'à ce jour par l'Administration sont les suivants :

1° Santenard et Cie (Arrêté préfectoral du 24 juin 1891) ;

2° Kamenarovié et Cie (Arrêté préfectoral du 11 août 1891);

3° Jondet [1] (Arrêté préfectoral du 18 décembre 1891);

4° Picard et Cie (Arrêté préfectoral du 5 février 1892);

5° Gennotte (Arrêté préfectoral du 22 février 1892).

Les retards successifs apportés par les constructeurs dans la fabrication des compteurs [2] a décidé l'Administration à prendre l'arrêté suivant, en date du 5 août 1892.

« ART. 1er. — Le droit au stationnement sera retiré et l'estampille municipale refusée pour le cinquième de leur effectif aux compagnies ou loueurs possédant au moins 25 voitures, si, lors de la visite réglementaire s'effectuant du 1er avril au 30 juin 1893, leurs voitures ne sont pas en nombre correspondant à ce cinquième munies du « compteur-contrôleur » et ne marchent pas au tarif horo-kilométrique prescrit par l'arrêté du 7 juin 1890.

« ART. 2. — Notification sera faite individuellement à chaque loueur des obligations ci-dessus. »

Pour terminer cet historique, on mentionnera l'ordonnance du 5 décembre 1889, concernant le chauffage des voitures de place et de remise, dont l'insertion figure au *Journal officiel municipal* du 12 décembre suivant.

L'article 1er, le plus intéressant, stipule que « les charbons ou briquettes ne pourront plus être utilisés comme mode de chauffage des voitures de place et de remise, à moins que les chaufferettes ne soient disposées de telle sorte que les gaz de la combustion se dégagent directement à l'extérieur [3] ».

---

[1] D'après M. Patenne (Séance du 13 juillet 1892), les appareils du système Jondet, mis en service, ont donné jusqu'à présent de bons résultats.

[2] La mise en service des compteurs qui, aux termes de l'arrêté préfectoral du 7 juin 1890, devait avoir lieu à partir du 1er avril 1891, a été reportée au 1er juillet (délibération du 25 mars 1891), puis au 1er janvier 1892 (délibération du 1er juillet 1891). Cependant, un avis du 28 octobre 1891, inséré *J. mun. off.* du 3 novembre 1891, porte qu'à partir du 20 du même mois il sera mis à la disposition du public, par série de 25 tous les dix jours jusqu'au 31 décembre 1891, 100 premières voitures munies d'un compteur horo-kilométrique et marchant au nouveau tarif fixé par l'arrêté réglementaire du 7 juin 1890.

[3] Voir aussi le rapport de M. Armand Gautier au Conseil d'hygiène publique et de salubrité du département de la Seine sur les appareils destinés au chauffage des voitures (*J. mun. off.* des 21, 22 et 23 février 1889).

§ 2. — VOITURES POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DES VOYAGEURS, DITES « À ITINÉRAIRE FIXE ».

1° — CARROSSES (À 5 SOLS MARQUES) DU XVII° SIÈCLE.

Le XVII° siècle, qui vit naître la chaise à porteurs, c'est-à-dire le premier moyen de transport « à volonté » ou à « itinéraire facultatif », vit aussi paraître le premier moyen de transport « en commun » ou à « itinéraire fixe ».

Cette dernière expression n'est pas absolument exacte puisque, comme on le verra plus loin, la plus grande partie de la population n'était pas admise à profiter des nouveaux moyens de communication qui allaient commencer à sillonner Paris.

La vue des fiacres et des carrosses qui stationnaient déjà dans les rues, carrefours et places, et surtout les services qu'ils rendaient, inspirèrent à Pascal [1] l'idée d'établir un service de carrosses pouvant rendre aussi de grands services sans cependant nuire aux voitures déjà existantes.

Sous l'impulsion de cet homme célèbre une société se forma et présenta au roi une requête qui fut renvoyée au Conseil le 25 novembre 1661 « pour donner son avis sur le contenu ».

Dans leur requête au roi, les pétitionnaires exposèrent leur projet d'établir dans Paris des « carrosses publics à l'instar des coches de la campagne » ; ils représentaient que ces voitures « seroient infiniment commodes pour un grand nombre de personnes comme plaideurs, gens infirmes et autres qui, n'ayant pas le moyen d'aller en chaise ni en carrosse, parce qu'il en coûtoit une pistole ou deux écus au moins par jour, pourroient être menés pour un prix tout à fait modique par le moyen de ces carrosses qui feroient toujours les mesmes trajets dans Paris, d'un quartier à l'autre, savoir : les plus grands pour *cinq sous marqués*, et les autres à moins ; pour les faubourgs à proportion, et partiroient toujours à heures réglées, quelque petit nombre de personnes qui s'y trouvassent, même à vide, s'il ne s'y présentoit personne, sans que ceux qui se serviroient de cette commodité fussent obligés de payer plus que leurs places ».

Le 19 janvier 1662, le Conseil rendit un rapport favorable et, en conséquence de cette décision, Louis XIV signa aussitôt après des lettres patentes, en forme d'édit et enregistrées au Parlement le 27 février suivant, autorisant la formation d'un nouvel établissement de carrosses publics. L'autorisation fut accordée à MM. Artus Gouffier, duc de Rouanès, gouverneur et lieutenant général de la province du Poitou, le marquis de Sourches, chevalier des ordres du roi, grand prévôt de l'Hôtel, et le marquis de Crenan, grand échanson de France.

Ces lettres patentes confirment les propositions faites par les solliciteurs :

« Sa Majesté, voulant faciliter autant qu'il étoit possible la commodité de ses sujets, donne à MM. de Rouanès, de Sourches et de Crenan la faculté et permission d'établir dans la ville et faubourgs de Paris, et autres de son obéissance, tel nombre de carrosses qu'ils jugeront à propos, et aux lieux qu'ils trouveront les plus commodes, qui partiront à heures réglées, pour aller continuellement de quartier à autre, où chacun de ceux qui se trouveront aux dites heures, ne payera que sa place pour un prix

---

[1] Blaise Pascal, à qui l'on doit un grand nombre d'inventions et de découvertes fort précieuses, était né à Clermont-Ferrand en 1623 ; il mourut le 19 août 1662, peu après la mise en exploitation de la cinquième route des carrosses.

modique; pour jouir dudit privilège par MM. de Rouanès, de Sourches et de Crenan, leurs successeurs et ayant cause, pleinement, paisiblement et à toujours, avec défenses à toutes personnes de quelque qualité et condition qu'elles soient, de faire ni souffrir être fait aucun établissement de carrosses, coches ou autres voitures différentes, sous prétexte qu'elles fussent d'autre forme, figure, nombre de chevaux et autres différences, ni toutes autres sortes de voitures roulantes, généralement quelconques, qu'on voudroit faire aller à l'instar des coches de la campagne, et imitation du présent établissement dans la Ville de Paris et autres sans la permission des donataires ou de ceux qui se trouveroient être valablement autorisés d'eux ou de leurs successeurs ou ayant cause, à peine contre les contrevenants de 3,000 livres d'amende et de confiscation de leurs chevaux, carrosses et autres voitures.»

Le privilège (on pourrait même dire le monopole) accordé par le roi Louis XIV ne comprenait, on le voit, aucune restriction quant à la qualité des voyageurs; mais, lorsque MM. de Rouanès, de Sourches et de Crenan présentèrent leurs lettres patentes au Parlement pour y être vérifiées, la Cour consentit à leur requête sous la réserve que les impétrants en jouiraient seulement «à la charge que les soldats, pages, lacquais et autres gens de livrée, même les manœuvres et gens de bras, ne pourroient entrer esdits carrosses».

Cette exclusion d'une partie de la population nuisit évidemment au succès de l'œuvre qui, devenue impopulaire, devait succomber au bout d'un petit nombre d'années d'exploitation.

Néanmoins, les concessionnaires, confiants dans le succès de leur entreprise, s'occupèrent de la construction des voitures et, dès le 26 février 1662, firent des essais pour l'application du nouveau système. Une lettre du marquis de Crenan à Arnauld de Pomponne [1], l'un des associés ou actionnaires pour l'entreprise, témoigne du fait : «Nous avons cru que vous seriez bien aise de savoir l'essai que nous avons fait de la force des chevaux de louage. Nous en avons loué deux, deux jours de suite, qui ont parti à six heures du matin et ont fait leurs huit routes gaillardement; quatre, le matin, et finissoient devant onze heures, n'allant qu'au pas et ayant même rencontré des embarras; l'après-dînée, ils commençoient à deux heures et demie et finissoient à six. C'étoient un même carrosse de louage et les mêmes chevaux qui ont travaillé tous les jours, et ils n'étoient point harassés. De là vous jugerez du reste. Nous avons fait marché à huit tours, à cent écus par mois, pour une route, laquelle seroit déjà établie sans la raison principale.»

Cette «raison principale», que l'on peut croire être un manque de fonds ou un retard dans la construction des carrosses, fut de courte durée puisque, moins d'un mois après la date de cette lettre, le 18 mars 1662, les nouvelles voitures firent leur apparition dans les rues de Paris. Cette date est encore confirmée par Loret, dans sa *Muse historique* [2].

L'établissement des carrosses
Tirés par des chevaux non rosses
(Mais qui pourront à l'avenir,
Par leur travail le devenir)

---

[1] Simon Arnauld, marquis de Pomponne, fils d'Arnauld d'Andilly et neveu du grand Arnauld, fut successivement intendant des armées du roi, ambassadeur et ministre des affaires étrangères. Il resta pendant douze ans éloigné des affaires.

[2] La *Muse historique* ou *Recueil des Lettres*, en vers, contenant les nouvelles du temps, écrites à Son Altesse Mademoiselle de Longueville par le sieur Loret, tome XIII, lettre XI.

A commencé d'aujourd'huy mesme,
Commodité sans doute extresme,
Et que les bourgeois de Paris,
Considérant le peu de prix
Qu'on donne pour chaque voyage,
Prétendent bien mettre en usage.
Ceux qui voudront plus amplement
Du susdit établissement
Scavoir au vrai les ordonnances,
Circonstances et dépendances,
Les peuvent lire tous les jours
Dans les placards des carrefours [1].

Le service des carrosses comprenait cinq routes, ouvertes successivement du 18 mars 1662 au 5 juillet de la même année. En voici d'abord le résumé :

Première route, allant du Luxembourg à la porte Saint-Antoine, ouverte le 18 mars 1662 ;

Deuxième route, allant de la rue Saint-Antoine (vis-à-vis la place Royale) à la rue Saint-Honoré (près l'église Saint-Roch), ouverte le 11 avril 1662;

Troisième route, allant de la rue Montmartre (carrefour de la place Neuve-Saint Eustache) au Luxembourg, ouverte le 22 mai 1662;

Quatrième route, dite du «Tour de Paris», ayant comme point de départ et d'arrivée la rue Neuve-Saint-Paul, ouverte le 24 juin 1662;

Cinquième route, allant de la rue de Poitou au Luxembourg, ouverte le 5 juillet 1662.

Les carrosses «quasi-omnibus» étaient à huit places, marqués aux armes et écussons de la ville de Paris. La caisse en était suspendue avec de grosses courroies sur quatre moutons et posées sur un train à quatre roues. Les moutons étaient des pièces de bois posées à plomb sur l'essieu du carrosse, auxquelles on attachait les soupentes.

Le prix des places fut d'abord fixé à *cinq sous marqués* [2] et, un peu plus tard, à six sous.

Le personnel affecté à chaque carrosse comprenait un cocher et un laquais [3], tous deux vêtus d'une casaque bleue avec des coutures différant un peu suivant les routes.

Les mémoires du temps fournissent des détails intéressants sur la mise en marche des carrosses et sur les itinéraires qu'ils suivaient [4].

Madame Périer, sœur de Blaise Pascal et intéressée dans l'entreprise, s'était chargée de tenir au courant de l'affaire des carrosses Arnauld de Pomponne, qui avait été enveloppé dans la disgrâce du surintendant Fouquet et venait d'être exilé à Verdun. Voici un extrait de la lettre qu'elle lui écrivait à la date du 21 mars 1662, c'est-à-dire trois jours après l'ouverture de la première route :

«L'établissement commença samedi à sept heures du matin, mais avec un éclat et une pompe merveilleux. On distribua les sept carrosses dont on a fourni cette première

---

[1] Les placards annonçant l'ouverture des cinq routes, conservés à la Bibliothèque nationale, sont reproduits dans les pages qui suivent.

[2] Les sous *marqués* étaient d'anciens sous ayant subi une nouvelle frappe aux armes du roi Louis XIV.

[3] On appelait ainsi le conducteur.

[4] Voir le Plan n° 1.

route. On en envoya trois à la porte Saint-Antoine et quatre devant Luxembourg [1], où se trouvèrent en même temps deux commissaires du Châtelet en robe, quatre gardes de M. le grand-prévost, dix ou douze archers de la ville et autant d'hommes à cheval.

« Quand toutes les choses furent en état, MM. les commissaires proclamèrent l'établissement et, en ayant remontré les utilités, ils exhortèrent les bourgeois de tenir main-forte, et déclarèrent à tout le petit peuple que si on faisoit la moindre insulte, la punition seroit rigoureuse, et ils dirent tout cela de la part du roy. Ensuite, ils délivrèrent aux cochers chacun leurs casaques, qui sont bleues, des couleurs du roy et de la ville, en broderies sur l'estomac, puis ils commencèrent la marche.

« Alors il partit un carrosse avec un garde de M. le grand-prévost dedans. Un demi-quart d'heure après on en fit partir un autre, et puis les deux autres dans des distances pareilles, ayant chacun un garde, qui y demeurèrent tout ce jour-là. En même temps les archers de la ville et les gens de cheval se répandirent par la route.

« Du côté de la porte Saint-Antoine on pratiqua les mêmes cérémonies, à la même heure, pour les trois carrosses qui s'y étoient rendus, et on observa les mêmes choses qu'à l'autre côté pour les gardes, pour les archers et pour les gens de cheval. Enfin, la chose a été si bien conduite qu'il n'est point arrivé le moindre désordre, et ces carrosses-là marchent aussi paisiblement comme les autres. »

Madame Périer poursuit sa lettre en disant que les carrosses attirèrent aussitôt la foule; « il y alla même des femmes » et elle voulut elle-même y monter pour se rendre chez son frère. Elle attendit en conséquence le carrosse à la porte de Saint-Merry, dans la rue de la Verrerie; mais elle se vit sur le point de maudire les nouvelles voitures, car elle eut le déplaisir d'en voir passer cinq devant elle sans pouvoir y prendre place : elles étaient toutes pleines.

La nouvelle institution commença sous les meilleurs auspices. Pendant le premier et le second jour, tout le monde voulut voir les carrosses publics circuler de la porte Saint-Antoine au Luxembourg. La foule se portait sur leur passage, les rues étaient encombrées, et les artisans même cessaient leur ouvrage pour les regarder. Cependant, deux personnes de la Cour, « les plus élevées en qualité et esprit », dit Pascal, se moquèrent de cette invention et elles allaient la ruiner en la tournant en ridicule, quand le roi y mit bon ordre. Il s'entretint au Louvre avec MM. de Rouanès, de Sourches et de Crenan, leur parla d'une manière toute bienveillante de leur entreprise, et, tout en les félicitant de cette importante création, il leur demanda de ne pas s'arrêter à la première route et d'en établir promptement une seconde. « Voilà en quel état est présentement l'affaire, disait Madame Périer, le 21 mars 1662; je m'assure que vous ne serez pas moins surpris que nous de ce succès : il a surpassé de beaucoup toutes nos espérances. »

Tant par l'intérêt qu'ils présentent au point de vue historique que par leur originalité, il a paru intéressant de reproduire *in extenso* les placards qui furent appliqués sur les murs de Paris pour annoncer au public la mise en service des cinq routes de carrosses. On y trouvera — chose fort curieuse d'ailleurs — la nomenclature des voies qu'ils suivirent, ainsi que leurs points de croisement ou, pour mieux dire, de *correspondance*, puisque cette commodité date de cette époque.

On remarquera de même que, sur les cinq lignes de carrosses qui avaient été adop-

---

[1] On disait quelquefois alors *aller à Luxembourg*.

tées en 1662, quatre sont presque identiquement remplacées de nos jours par certaines lignes d'omnibus [1].

Pour toutes ces raisons, on nous pardonnera de nous étendre avec quelque détail sur les débuts de ces premiers omnibus, d'autant plus qu'il en ressort clairement ce fait : que l'organisation actuelle de nos services d'omnibus n'est qu'une simple imitation de celle qui a régi les omnibus du XVIIe siècle.

On ajoutera enfin que les placards qui vont suivre ont concouru en partie à l'établissement du Plan n° 1, qui commence la partie graphique de cette étude.

ÉTABLISSEMENT DES CARROSSES PUBLICS DANS LA VILLE ET FAUXBOURGS DE PARIS,

par Lettres Patentes du Roy, Vérifiées au Parlement et enregistrées au Châtelet et à l'Hostel-de-Ville.

On fait à sçavoir : Qu'en conséquence des Lettres Patentes de Sa Majesté du mois de janvier de la présente année mil six cent soixante-deux, vérifiées au Parlement le septième de février ensuivant, et enregistrées au Châtelet et à l'Hostel-de-Ville, les neuf et trézième de mars ensuivant; pour l'établissement des carosses publics, à l'instar des coches dans la Ville et Fauxbourgs de Paris, pour la commodité des bourgeois et habitants d'icelle : on commencera samedy, dix-huitième jour de mars à six heures du matin à faire partir les dits carosses, qui commenceront leur route dans la rüe Saint-Antoine, vis-à-vis de la place Royalle, et de là iront iusques à Luxembourg, passeront le long de la dite rue Saint-Antoine, au cimetière Saint-Jean, rüe de la Verrerie, rüe des Lombards, rüe Saint-Denis, porte de Paris, Pont-au-Change, Quay qui regarde celui de la Mégisserie, rüe de Harlay, place Dauphine, Pont-Neuf, rüe et porte Dauphine, rüe Neuve des Fossez, rüe du Petit Lion, rüe de Tournon, iusques au dit Luxembourg: d'où il partira aussi à la mesme heure de six heures du matin d'autres carosses pour aller par la mesme route à la dite rüe Saint-Antoine vis-à-vis de la place Royalle, sans se détourner ny arrester, que pour receuoir ou descendre ceux qui voudront y entrer ou en sortir en quelque endroit que ce soit de la dite route, et où chacun ne payera que sa place au prix de cinq sols marquez.

Ainsi, tous ceux qui se trouveront dans les rües ci-dessus marquées, ou aux environs, pourront prendre les dits carosses en tel lieu de la dite route qui leur sera le plus commode, et les faire arrester pour y monter, et se faire descendre en tel lieu aussi de la dite route qu'il leur plaira. Comme, par exemple, ceux qui auront affaire au Palais se feront descendre à l'horloge du Palais, et ceux qui auront affaire à la foire se feront descendre au bas de la rüe de Tournon, laquelle route sera fournie d'autant de carosses qu'il en faut, afin qu'il en puisse passer en chaque lieu de la dite route tous les demy quarts d'heure du iour, mesme aux heures du disner, et qu'il en repasse de mesme tous les demy quarts d'heure. En sorte que pour l'ordinaire, personne n'aura pas plus de temps à attendre en quelque lieu de la route qu'il soit, qu'il luy en faudroit pour faire mettre ses chevaux à son carosse avec quelque diligence que ce fut. Et sera ainsi cette route établie en attendant que l'on fasse de pareils établissemens pour les autres routes et traverses de Paris.

Pour distinguer les dits carosses publics d'avec ceux des particuliers, ils seront marquez et armoriez au derrière des armes et escussons de la dite ville de Paris, et les cochers vestus d'une casaque bleüe avec les armes du Roy au devant, et au-dessous celles de la dite ville suivant le pouvoir qu'on en a.

---

[1] La première route, du Luxembourg à la porte Saint-Antoine, correspond, en effet, à la partie de la ligne actuelle d'omnibus Grenelle–Bastille, comprise entre la rue de Vaugirard (palais du Luxembourg) et la Bastille; la seconde route, de la rue Saint-Antoine à la rue Saint-Honoré, près Saint-Roch, à la plus grande partie du parcours de la ligne Gare de Lyon–Saint-Philippe du Roule; la troisième route, de la rue Montmartre au Luxembourg, au trajet partiel de la ligne d'omnibus Montmartre–Place-Saint-Jacques; enfin, la cinquième route, de la rue de Poitou au Luxembourg, à une partie de la ligne Ménilmontant–Gare Montparnasse, surtout avant le percement de la rue de Rennes, parce que cette ligne passait le long du palais du Luxembourg. Quant à la quatrième route, dite du « tour de Paris », on ne saurait l'assimiler qu'à une suite de fragments des lignes actuelles.

Et comme dans les coches establis à la campagne, ceux qui ont enuie d'y aller seuls ou avec leur compagnie particulière, ont la liberté de les retenir entiers en payant toutes les places; de mesme ceux qui voudront icy auoir les dits carosses entiers, pourront envoyer quelqu'un pour les retenir, et on se contentera qu'ils payent seulement six places, au moyen de quoy ils y seront seuls ou avec leur compagnie. Ceux qui voudront aussi estre seuls au devant ou au derrière des dits carosses pour leur plus grande commodité, pourront envoyer arester les dites places en les payant.

Et, pour la plus grande commodité de ceux qui ne demeurans pas sur la route voudront y aller prendre les carosses au passage, on leur désignera dans quelque temps des lieux où ils pourront demeurer commodément, en attendant le passage des dits carosses, quoy que cela soit peu nécessaire; tant pour ce qu'il ne faudra presque point attendre, que parce qu'il n'y a quasi personne qui n'ait des maisons ou des boutiques de sa connoissance, où dans lesquelles il aura affaire, ou qu'il ne se trouve proche de lieux couuerts, soit auprès des Églises, soit ailleurs.

On fait aussi sçavoir, que par le dit arrest de vérification du Parlement, défences ont été faites à tous soldats, pages, laquais et gens de livrée, mesme aux manœuvres, et gens de bras d'y entrer, pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois.

Le placard annonçant l'ouverture de la seconde route (11 avril 1662) porte, entre autres particularités : la suppression de la liberté accordée précédemment aux bourgeois de pouvoir retenir un carrosse d'avance; l'établissement, moyennant le payement de cinq autres sous marqués, de la correspondance avec la première route; le numérotage des carrosses, etc.

SECONDE ROUTE DES CARROSSES PUBLICS ESTABLIS POUR LA COMMODITÉ DES BOURGEOIS DE PARIS.

De par le Roy,

On fait à sçavoir que l'on commencera mardy prochain, onzième jour du mois d'avril, la seconde route des carrosses publics qui iront de la rue Saint-Antoine, vis-à-vis la place Royale, jusques à la rue Saint-Honoré près l'église Saint-Roch, lesquels carrosses partiront pleins ou vuides, et commenceront leur route à six heures et demie du matin, et continueront de demy quart d'heure en demy quart d'heure (ce qui sera toujours de mieux en mieux exécuté, et dans les heures mesmes où la dinée a causé jusques à présent quelques retardements, qui n'arrivera plus, par le moyen d'une auction de l'establissement), et passeront par la rue et place Royale, rue Neuve Sainte-Catherine, rue des Trois-Pavillons, rue Barbette, Vieille-rue-du-Temple, rue de Quatre-Fils, eschelle du Temple, Michel-le-Comte, rue Grenier Saint-Lazare, rue aux Ours, rue Saint-Denis [1].

.....

Il partira aussi aux mesmes heures d'autres carrosses [2]..... route, et iront jusqu'au mesme endroit de la rue Saint-Antoine, sans se détourner, et ne s'arresteront que pour laisser monter et descendre en tel lieu de la dite route que l'on voudra, et où chacun ne payera pour sa place que le prix ordinaire.

Et ainsi, tous ceux qui se trouveront dans les rues cy-dessus marquées, ou aux environs, pourront prendre les dits carrosses en tel lieu de la dite route qui leur sera le plus commode, et les faire arrester pour y monter, ou se faire descendre, en tel lieu aussi de la dite route qui leur plaira.

Et pour la plus grande commodité du public, en attendant qu'on establisse toutes les routes droites, par le moyen desquelles on ira dans un mesme carrosse de tous les quartiers de Paris aux autres, l'on a pratiqué que la seconde route se vint rejoindre à la première dans

---

(1) Il y a ici une ligne et demie environ qui a été coupée par le relieur.

(2) Il y a encore en cet endroit quelques mots coupés qui doivent certainement concerner le voyage de retour de la rue Saint-Honoré à la rue Saint-Antoine. Mais, si l'on observe attentivement les points de correspondance de la troisième route, on remarquera que, à partir de la rue Saint-Denis, les carrosses de la deuxième route correspondaient avec ceux de la troisième à la Croix du Trahoir (au coin des rues Saint-Honoré et de l'Arbre-Sec), et longeaient ensuite la rue Saint-Honoré pour gagner leur *terminus* auprès de l'église Saint-Roch.

la rue Saint-Denys, près Saint-Innocent, afin que l'on puisse se servir de l'advantage des deux routes ; car, par ce moyen, ceux qui voudront, par exemple, aller du quartier du Luxembourg vers celui des Petits-Capucins du Marais, se mettront dans un des carrosses de la rue de Tournon, qui les mènera jusques dans la rue Saint-Denys, au bout de la rue des Lombards, où ils se feront descendre, pour monter dans le premier carrosse qui passera par le coin de Saint-Innocent, qui les mènera au Marais. De mesme, ceux du quartier Saint-Gervais, qui auront affaire au Louvre, s'y feront mener par la mesme manière. Et enfin on pourra aller de cette sorte de tous les quartiers d'une route à tous ceux de l'autre : et encore qu'en changeant de carrosse on soit obligé de payer de nouveau, néantmoins le prix est si modique et la commodité si grande, qu'il n'y a personne qui ne soit bien aise de se servir de cet advantage, en attendant l'establissement des autres (comme il est dit cy-dessus) où l'on ne payera qu'une fois, parce qu'on ne changera plus de carrosse.

Et attendu que par expérience on a trouvé qu'il arrivoit divers inconvéniens lorsque l'on retenoit les carrosses entiers pour six places seulement, et entr'autres, que dès qu'il y avoit six personnes dans les dits carrosses, ils refusoient de recevoir les survenants, disant qu'ils estoient tous d'une mesme compagnie, et avoient arresté le carrosse tout entier, ce qui apportoit une incommodité fort notable à ceux qui attendoient sur la route ; on fait à sçavoir que personne ne pourra retenir les dits carrosses entiers, qu'en payant les huit places.

Et comme on a encore eu advis qu'il estoit arrivé quelques inconvéniens qui pourroient donner de l'incommodité aux bourgeois qui désirent se servir des dits carrosses ; comme, par exemple, lorsque les cochers refusent de s'arrester pour les prendre sur la route, quoyqu'il y ait encore des places vuides, ou autres choses semblables, on fait aussi à sçavoir que l'on a marqué tous les carrosses, et que la marque est posée au haut des moutons aux deux costez du siège du cocher, avec des fleurs de lys, par un, deux, trois, quatre, etc., selon le nombre des carrosses de chaque route.

Et aussi on prie ceux qui pourroient avoir quelque sujet de se plaindre des cochers, de vouloir bien se souvenir de la marque du carrosse, et d'en donner advis au commis d'un des bureaux afin qu'on y donne l'ordre nécessaire.

Les carrosses seront toujours armoriez des armes et blazons de la ville de Paris, et les cochers vestus d'une casaque bleue.

On fait aussi à sçavoir que par l'arrest de vérification du Parlement, défenses sont faites à tous soldats, pages, lacquais et gens de livrée, mesme aux manœuvres et autres gens de bras, d'y entrer, pour la plus grande commodité des bourgeois.

L'ouverture de la première route s'était faite sans incident ; il n'en fut pas de même pour la seconde.

Dans son ouvrage intitulé : *Histoire et recherche des antiquités de la Ville de Paris*, Sauval raconte que la curiosité n'attirait pas seule les Parisiens à la rencontre des carrosses. Pendant les premiers jours, « les laquais et la populace » se mirent à poursuivre les carrosses avec de grandes huées et en leur jetant des pierres ; les commissaires postés en divers endroits durent se saisir de quelques-uns des assaillants et firent ainsi cesser le désordre.

Il est incontestable que la défense faite à certaines classes du peuple de prendre place dans un carrosse comme les « bourgeois » devait exciter de l'animosité et entraîner à des désordres. Le roi Louis XIV l'avait prévu, comme l'atteste le passage suivant de la lettre de Madame Périer déjà citée : « le roi déclara qu'on punirait très sévèrement ceux qui feraient la moindre insolence aux conducteurs des carrosses, et qu'il ne voulait pas qu'on troublât en rien cet établissement ». Aussi, pour mettre bon ordre à cet état de choses, l'autorité dut prendre des mesures énergiques.

Voici le texte de l'ordonnance du Lieutenant de police qui fut « lue, publiée et affichée » à tous les carrefours de la ville :

ORDONNANCE CONCERNANT LES ATTAQUES CONTRE LES CARROSSES PUBLICS.

De par le Roy et M. le Prévôt de Paris ou Monsieur son Lieutenant Civil.

Sur ce qui nous a été représenté par le procureur du Roi que l'establissement des carrosses pour la commodité du public ayant été fait en conséquence des lettres patentes de S. M. véri-

fiées en la Cour du Parlement, dont les bourgeois reçoivent beaucoup d'utilité et de satisfaction, il seroit arrivé que quelques lacquais ont dit des injures aux cochers et frappé, en passant, des lacquais des dits carrosses publics, et mesme qu'à une dispute pour un passage de rue, un lacquais a eu l'insolence de jeter des pierres à un des dits cochers publics, dans la rue des Francs-Bourgeois, le 12e jour du présent mois, quoique le dit carrosse fut armorié des écussons de la Ville et le dit cocher couvert d'une casaque bleue aux armes du Roy, en sorte que le dit cocher auroit été blessé à la tête avec effusion de sang; ce qui étoit nécessaire de réprimer. Nous, ayant égard à la dite remontrance, avons ordonné et ordonnons que le commissaire Mesnier sera incessamment informé des faits cy-dessus, circonstances et dépendances, pour l'information faite et rapportée être ordonnée ce qu'il appartiendra; cependant, faisons défense à tous lacquais, vagabonds et gens sans aveu, de commettre aucune insolence ni excès contre les dits cochers et lacquais des dits carrosses, à peine du fouet et de plus grande punition s'il y échoit, et à toutes sortes de personnes de quelque qualité et condition qu'ils soient, de leur apporter aucun trouble ni empeschement, ni de faire aucune violence aux cochers, soit pour les faire avancer sans avoir préalablement payé, ou de les vouloir contraindre à se détourner de leurs routes, ou sous quelque autre prétexte ou occasion que ce puisse être, à peine de cinq cents livres d'amende. Enjoignons à tous les commissaires des quartiers d'y tenir la main, et à tous huissiers, sergents et archers de se saisir des contrevenans : et sera la présente ordonnance lue, publiée et affichée aux carrefours de cette ville, et partout où besoin sera, et exécutée nonobstant opposition ou appellation quelconque et sans préjudice d'icelles.

Signé: Daubray et de Riantz. — Fait et ordonné par Messire Dreux Daubray, chevalier, comte d'Offemont, seigneur de Villiers, conseiller du Roy en ses conseils, et lieutenant civil en la ville, prévôté et vicomté de Paris, le samedy quinze avril 1662.

SAGOT.

Ceci publié à son de trompe et cris publics en tous les carrefours ordinaires et extraordinaires de la ville et faubourgs de Paris, par moi Charles Canto, crieur-juré du Roy, accompagné de trois trompettes, etc.

Le mardy dix-huit avril 1662, et affiché.

Signé : Canto.

La teneur du placard suivant, concernant l'ouverture de la troisième route, rappelle d'une manière générale les prescriptions contenues dans celle des deux premières routes. Le refus des pièces d'or « pour empescher les longueurs des changemens de monnaye » et la fixation du nombre de 8 places par carrosse sont les seules améliorations qui y soient indiquées.

TROISIÈME ROUTE DES CARROSSES PUBLICS POUR LA COMMODITÉ DES BOURGEOIS.

De par le Roy,

On fait à sçavoir que la troisième route des carrosses publics sera establie le lundy, vingt-deuxième jour de may 1662, et qu'ils commenceront à partir à six heures et demie du matin de la rue Montmartre, au carrefour de la rue Neuve-Saint-Eustache, et passeront de demy quart d'heure en demy quart d'heure par la rue des Fossez-Montmartre; rue des Vieux-Augustins; rue Coquillière; rue Grenelle, devant l'hostel de M. le Chancelier; rue d'Orléans, devant celuy de M. le Procureur général; rue Saint-Honoré, à la Croix-du-Tiroir [1]; rue de l'Arbre-sec, devant Saint-Germain-l'Auxerrois; sur le Pont-Neuf, au Cheval-de-bronze [2]; le long du cay des Orphèvres, vis-à-vis la porte de l'hostel de M. le premier Président; rue Neuve-Saint-Louys; sur le Pont-Saint-Michel; rue de la Harpe; rue des Cordeliers, à la porte Saint-Germain; rue de Condé et rue de Tournon jusqu'au bureau cy-devant estably devant le Luxembourg, où, estant arrivés, ils retourneront sans retardement et par le mesme chemin à la dite rue Montmartre, et ne s'arresteront que pour laisser monter ou descendre en tel

---

[1] Aujourd'hui au coin de la rue de l'Arbre-Sec et de la rue Saint-Honoré. Au lieu où l'on voit encore une fontaine se trouvait jadis une croix, que l'on nommait de dix façons différentes, mais plus généralement la *Croix du Trahoir* ou la *Croix du Tiroir*.

[2] Statue de Henri IV.

lieu de la route que l'on voudra, et où chacun ne payera pour sa place que le prix ordinaire. Ainsi, ceux qui auront affaire au Sceau, au Louvre, au Grand-Conseil et au Palais, pourront se servir des carrosses de cette route.

Pour la commodité du public, en attendant qu'on establisse toutes les autres routes, par le moyen desquelles, de tous les quartiers de Paris on ira partout, on a pratiqué que cette troisième route se joigne avec les deux autres cy-devant establies, savoir : avec la première qui va de Luxembourg à la rue Saint-Antoine, au dit Luxembourg et au Cheval-de-bronze; et avec la seconde qui va de Saint-Roch à la dite rue Saint-Antoine, le long de la rue Saint-Honoré, depuis la Croix-du-Tiroir jusqu'au carrefour de la rue d'Orléans. Ainsi, ceux qui voudront aller (par exemple) depuis la rue Montmartre et ses environs jusqu'à la Place Royale, pourront descendre à la Croix-du-Tiroir et prendre un des carrosses qui, de Saint-Roch vont à la dite Place Royale et aussi des autres. Par ce moyen, on pourra aller de chacun des quartiers de ces trois routes à tous ceux des deux autres; et encore qu'en changeant de carrosse on soit obligé de payer une seconde fois : néantmoins, le prix est si modique et la commodité si grande, qu'il n'y a personne qui ne soit bien aise de se servir de cet advantage.

Le désir que l'on a de rendre le public satisfait de plus en plus, a obligé de faire de grandes dépenses pour avoir un équipage dont chacun aura sujet d'estre content, soit pour la bonté des chevaux, soit pour la beauté des carrosses, soit pour la diligence avec laquelle ils feront leurs voyages.

On fait aussi à sçavoir que pour empescher les longueurs des changemens de monnaye qui consomment beaucoup de temps, on ne prendra point d'or.

Et pour éviter les inconvénients qui pourroient donner de l'incommodité aux bourgeois qui se servent des dits carrosses : comme, par exemple, lorsque les cochers refusent de s'arrester pour prendre sur la route ceux qui désirent entrer dans les dits carrosses, quoiqu'il y ait des places vuides; le public est averty que tous les carrosses tiendront doresnavant huit personnes à l'aise, et que la marque de chaque carrosse sera apposée aux quatres moutons par un, deux, trois, etc., selon le nombre des carrosses de chaque route, et dans celle-cy les marques sont de fleurs de lys d'or à fonds d'azur. Ainsi, on prie ceux qui pourroient avoir quelque sujet de se plaindre d'un des cochers de se souvenir de la marque du carrosse et d'en avertir un des commis qui seront aux bureaux, aux deux bouts de la route, afin qu'on y apporte les ordres nécessaires.

Les carrosses seront toujours armoriez des armes et écussons de la Ville, et les cochers et lacquais vestus d'une casaque bleue. Mais celles de cette troisième route auront sur les coutures un galon aurore, blanc et rouge.

On fait encore sçavoir que par l'arrest de vérification au Parlement, défenses sont faites à tous soldats, pages, lacquais et tous autres gens de livrée, manœuvres et gens de bras, d'y entrer, pour la plus grande commodité des bourgeois.

Le 24 juin suivant, le réseau des carrosses prit une nouvelle extension et, cette fois, la nouvelle route représentait pour l'époque ce qu'est aujourd'hui le chemin de fer de ceinture, ou tout au moins le réseau circulaire de tramways qui dessert les anciens boulevards extérieurs.

La quatrième route prit le nom de « Route du tour de Paris ». Elle comprenait deux lignes : l'une, partant de la rue Neuve-Saint-Paul, passant par le Pont-Rouge (actuellement le Pont-Royal) et traversant les quartiers de la rive gauche pour retrouver son point de départ par l'île Notre-Dame; l'autre, partant de la rue Taranne et desservant les mêmes rues pour revenir également à son point de départ. Sur chaque ligne, les carrosses étaient distribués de manière à se croiser en cours de route : trois prenant la droite de l'itinéraire, trois autres prenant la gauche.

Voici le texte du placard de cette quatrième route, ouverte le 24 juin 1662 :

QUATRIÈME ROUTE DES CARROSSES PUBLICS POUR LA COMMODITÉ DES BOURGEOIS.

(Routes du tour de Paris.)

De par le Roy,

On fait à sçavoir que les routes des carrosses publics pour faire le tour de Paris, pour la commodité des bourgeois, seront establies samedy prochain, jour de Saint-Jean-Baptiste,

vingt-quatrième du présent mois de juin; six desquels carrosses partiront de la rue Neuve-Saint-Paul, et les autres six de la rue Taranne au Faubourg Saint-Germain, desquels six carrosses de la rue Neuve-Saint-Paul trois partiront à main droite pour aller du côté de la Place Royale, et, en faisant le tour de Paris par les endroits ci-après nommés, se rendront en la mesme rue Neuve-Saint-Paul, et les trois autres, en prenant sur la gauche, passeront par l'île Notre-Dame et feront aussi le tour de Paris pour se rendre à la mesme rue Neuve-Saint-Paul.

Et, à l'égard des six de la rue Taranne, ils se partageront de mesme façon, savoir : trois à main droite et trois à main gauche, pour faire aussi le mesme tour de Paris et se rendre à la mesme rue Taranne.

Et voici leur route :

La rue Neuve Saint-Paul, rue Beautreillis, place Royale, rue Neuve Saint-Louys, rue Saint-François, rue de Poitou (Là sera un des six bureaux).

Rue d'Anjou, rue Pastourelle, rue des Gravilliers, rue Saint-Martin, rue Greneta, rue Saint-Denys, à Saint-Jacques de l'Hôpital (Là sera un autre bureau).

Rue Mauconseil, devant l'Hôtel de Bourgogne, rue Françoise, rue Pavée, rue Tictonne, rue Plastrière [1] au coin de l'Hôtel d'Épernon [2], rue Verdelet, rue Pagevin, au carrefour Morin, devant le palais Mazarin, rue de Richelieu, rue Traversine, aux Bastons-Royaux (Là sera un autre bureau).

Devant les Quinze-Vingts, rue Saint-Thomas-du-Louvre, Pont-Rouge, quai des Théatins, rue des Saints-Pères, rue Taranne (Là il y aura un autre bureau).

Rue Sainte-Marguerite, rue des Augustins, rue des Canettes.

Et au temps de la foire :

Devant la petite porte d'icelle, rue Férou, rue des Fossoyeurs, le long du Luxembourg, à la porte Saint-Michel, devant la Sorbonne (Là il y aura un autre bureau).

Rue de la Harpe, rue des Mathurins, rue Saint-Jacques, rue Gallande, place Maubert, rue des Bernardins, quay de la Tournelle, Isle Notre-Dame (Là il y aura un autre bureau).

Devant l'Hostel de Sens, devant l'Ave Maria, jusques à la dite rue Neuve Saint-Paul, d'où ils estoient partis.

Afin que l'on puisse reconnoître les lieux où sont establis les bureaux, il y aura à la porte de chacun une affiche pareille à celle-ci.

Et sur les dites routes il passera des carosses allant et venant aussi fréquemment que dans les autres.

On payera le prix ordinaire de cinq sous marqués en montant dans les dits carrosses, en quelque lieu que ce soit de la route, soit qu'il y ait bureaux ou non : et lorsqu'on passera deux bureaux, on payera encore cinq autres sous marqués. Par exemple, si on monte à la place Royale, où il n'y a aucun des six bureaux désignés ci-dessus, et que de là on veuille aller du côté de la place Maubert, on rencontrera le bureau de l'île Notre-Dame, auquel on ne payera rien de nouveau, parce qu'on n'aura encore passé qu'un bureau.

Que si l'on veut passer au-delà de l'autre bureau d'après, qui est celui de la Sorbonne, on payera là une seconde fois. Mais si l'on veut descendre au dit bureau de la Sorbonne sans passer outre, on ne payera pas cette seconde fois.

Que si on monte dans le bureau de l'île Notre-Dame pour aller dans le faubourg Saint-Germain jusqu'au bureau de la rue Taranne, on ne payera qu'une fois en montant, attendu que le bureau où l'on monte n'est point compté pour un des deux qui obligent à payer pour la seconde fois.

Mais qui monteroit par exemple cinquante pas au-delà le bureau de l'île Notre-Dame, comme vers l'Hostel de Sens, il payeroit deux fois, s'il vouloit passer au-delà du bureau de la Sorbonne, ce qui se pratiquera pour tous les autres bureaux des dites routes du tour. L'on n'a pu se dispenser de faire les choses ainsi pour beaucoup de considérations, et entre autres afin que l'on ne payât pas deux fois, sinon lorsque l'on feroit plus que la longueur d'une route entière.

Lesquelles routes du tour ont été ainsi establies pour faciliter la communication entière de tous les quartiers de Paris; et afin que de partout on puisse aller partout, et que ceux

---

[1] Aujourd'hui rue Jean-Jacques-Rousseau.

[2] L'Hôtel des Postes, avant sa récente reconstruction.

qui iront par les routes de traverse, estant arrivés au bout d'icelles, puissent, par le moyen du dit tour, se remettre en quelque autre route que ce soit où ils pourront avoir affaire. Laquelle communication sera dans sa perfection, lorsque les quatre routes de traverse qui restent à establir seront en état de rouler, ce qui sera dans peu, et apportera dans Paris une commodité qui n'avoit point été imaginée jusqu'à présent.

Attendu que présentement on ne peut passer au Pont-Rouge [1] en attendant qu'il soit refait, on ira passer dans la rue de Taranne, dans la rue Saint Benoît, rue des Petits-Augustins; de là sur le cay de la porte de Nesle, sur le Pont-Neuf, sur le cay de l'École et le long de la galerie du Louvre, pour gagner la rue Saint-Thomas-du-Louvre, et de mesme en retournant.

Un des passages de ce placard qui doivent appeler l'attention du lecteur est celui qui annonce l'ouverture de quatre nouvelles routes de traverse. Or, les documents de l'époque recueillis jusqu'à ce jour ne permettent pas d'assurer que le projet ainsi mentionné ait reçu son exécution. On sait seulement qu'une cinquième route fut ouverte peu après la quatrième dite du « tour de Paris. »

Le mercredi, 5 juillet 1662, fut établie la cinquième route, dont le placard est reproduit ci-après :

CINQUIÈME ROUTE DES CARROSSES PUBLICS POUR LA COMMODITÉ DES BOURGEOIS.

De par le Roy,

On fait à sçavoir que la cinquième route des carrosses publics sera establie mercredi 5 juillet 1662, et qu'ils commenceront à partir à six heures et demie du matin de la rue de Poitou, au carrefour des rues de Berry et d'Orléans, et passeront de demy quart d'heure en demy quart d'heure par la rue d'Anjou, rue du Grand-Chantier, autrement des Enfants-Rouges, à l'Hostel de Guise, rue de Braque, rue Saint-Avoye, au carrefour Sainte-Croix et Barre-du-Bec, rue Neuve Saint-Médéric, rue Saint-Martin, rue des Arcis, pont Notre-Dame, Marché-Neuf, pont Saint-Michel, rue Saint-André-des-Arts, porte de Bussi, rue des Fossés, rue des Quatre-Vents, devant la porte de la Foire, et continueront dans la rue de Tournon jusqu'au Luxembourg, au bureau cy-devant estably où, estant arrivez, ils retourneront sans retarder, et par le mesme chemin, à la dite rue de Poitou, et ne s'arresteront que pour laisser monter ou descendre, en tel lieu de la route que l'on voudra, et où chacun ne payera pour sa place que le prix ordinaire.

On fait aussi à sçavoir que pour empescher les longueurs des changements de monnaye, qui consomment beaucoup de temps, on ne prendra point d'or.

Les carrosses seront armoriez des armes et écussons de la ville, et les cochers et les lacquais revestus d'une casaque bleue, qui aura sur les coutures un passement blanc, orange, vert et rouge, large d'un doigt.

On fait encore à sçavoir que, par l'arrest de vérification au Parlement, défenses sont faites à tous soldats, pages, lacquais et tous autres gens de livrée, manœuvres et gens de bras d'y entrer, pour la plus grande commodité et liberté des personnes de mérite.

La seule clientèle des « bourgeois et gens de mérite » était-elle insuffisante à assurer la prospérité des nouvelles voitures publiques? On peut le croire. Dans tous les cas, l'exclusion formelle de certaines catégories de citoyens, et des soldats en général, n'a pu que contribuer à faire péricliter l'entreprise.

« Quoiqu'il en soit, chacun, deux ans durant, dit Sauval, trouva ces carrosses si commodés, que des auditeurs et maîtres des comptes, des conseillers du Châtelet et de la Cour ne faisoient aucune difficulté de s'en servir pour venir au Châtelet et au Palais, ce qui les fit augmenter de prix d'un sol; jusque là, que le duc d'Enghien s'en est servi par occasion. Mais, que dis-je? le roy, passant l'été à Saint-Germain, où il consentit que tels carrosses vinssent, lui-même par plaisir monta dans un et, du vieux

[1] Actuellement le Pont-Royal.

château où il logeoit, vint au nouveau trouver la reine-mère. Nonobstant cette grande vogue, l'usage de ces carrosses, trois ou quatre ans après leur établissement, fut si méprisé qu'on ne s'en servoit presque plus, et ce mauvais succès fut attribué à la mort de Paschal.»

Cette assertion de Pascal a été vivement commentée par les auteurs qui se sont occupés de l'histoire des carrosses du XVIIe siècle. L'un d'entre eux, M. Eugène d'Auriac, affirme dans son *Histoire anecdotique de l'industrie française*, à laquelle plusieurs détails ont déjà été empruntés, que, d'après des documents de la plus grande authenticité, «une génération tout entière a pu ou a dû les connaître», et qu'en vérité ils circulaient encore en 1679, c'est-à-dire dix-sept ans après leur institution. Cette date est indiquée dans une dernière requête qui porte qu'on laisse à M. le duc de Rouanès, non seulement les routes qu'il a établies, mais encore celles qu'il voudrait établir dans la suite ; «On n'entreprend point, dit cette pièce, de faire aller par la ville aucuns carrosses qui aillent réglément d'un lieu à un autre, à certaines heures, où tout le monde soit reçu à tant par place. Cela lui demeure à lui seul; personne ne l'y trouble et ne veut point l'y troubler.»

Une autre preuve que les «carrosses à l'usage des bourgeois» ont vécu plus de trois ou quatre ans après leur établissement, comme le dit Sauval, est le passage suivant, emprunté à la *Guide universelle de tous les Pais-Bas*, par le R. P. Boussingault (Paris, 1672, p. 362), et relatif à la description de Paris ; «Les carrosses y sont si communs, que plusieurs maisons en ont deux et trois; quantité d'avocats, de marchands et de bons bourgeois s'en servent ordinairement *depuis que les carrosses à six sols marquez roulent dans Paris*».

Quant à la date réelle de leur disparition et à la mesure exacte des services qu'ont rendus ces carrosses, on ne saurait l'affirmer : peut-être le hasard amènera-t-il à en faire un jour ou l'autre la découverte. Il est utile de rappeler ici que le droit accordé au duc de Rouanès pour l'exploitation de ces voitures fut racheté en 1691 par les propriétaires du privilège des carrosses de place. (Voir la note de la page 24.)

2° — OMNIBUS. (2° PÉRIODE. 1828-1855.)

Bien qu'il ne soit pas permis d'en fixer la durée exacte, on peut évaluer à un siècle et demi environ le temps pendant lequel les Parisiens n'eurent à leur disposition que les voitures de louage et l'insolence des cochers, devenue proverbiale.

En 1819, le sieur Godon sollicita l'autorisation de faire circuler dans Paris, le long des quais et des boulevards, des voitures à itinéraire fixe et destinées au transport en commun, rappelant les carrosses du XVII° siècle; mais sa tentative échoua. En 1824, MM. Dubourget et Vandrion, et en 1826, MM. Baudry, Boitard et de Saint-Céran firent une nouvelle tentative qui ne fut pas plus couronnée de succès que la précédente, l'Administration ayant objecté l'embarras qui résulterait, pour la circulation, de la mise en marche des nouvelles voitures.

En 1828, l'Administration, moins rebelle, représentée par M. de Belleyme, préfet de police, accepta une nouvelle proposition de M. Baudry, alors entrepreneur de transports publics à Nantes, et consorts, et les autorisa finalement à exploiter dans Paris un service de voitures dites « Omnibus ».

L'autorisation préfectorale du mois de janvier 1828 contenait les dispositions suivantes, dont la plupart régissent encore aujourd'hui les omnibus circulant dans la capitale.

« Les sieurs de Saint-Céran, Baudry et Boitard sont autorisés à établir dans l'intérieur de Paris, jusqu'à concurrence de cent voitures publiques à destination fixe, dites omnibus, mais qui ne devront circuler que dans les directions et par les rues, quais, places ou ponts désignés ci-après, savoir :

1° De la barrière de l'École militaire, par l'avenue de la Motte-Piquet, l'Esplanade des Invalides, le pont Louis XVI, le quai des Tuileries, la place et la rue du Carrousel où sera le bureau;

2° De la barrière de Vaugirard à la rue des Fossés-Saint-Germain, par la rue de Sèvres, la Croix-Rouge, la rue du Dragon, rue Taranne, rue Saint-Benoît, des Petits-Augustins, le quai de la Monnaie, le Pont-Neuf, le quai de l'École et la rue de Bourbon;

3° La rive droite de la Seine, depuis le pont du Jardin du Roi jusqu'à la barrière des Bons-Hommes;

4° La rive gauche, depuis le Jardin du Roi jusqu'au pont de l'École militaire;

5° De la barrière d'Enfer à la rue des Fossés-Saint-Germain-l'Auxerrois, par la rue d'Enfer, la rue de Vaugirard, la rue de Tournon, de Seine, les quais, le Pont-Neuf, quai de l'École;

6° De la barrière de Fontainebleau, par le boulevard, le Marché aux Chevaux, les rues du Jardin-du-Roi, Saint-Victor, des Fossés-Saint-Bernard, les quais, le pont Saint-Michel, le pont au Change, à la place du Châtelet;

7° De la barrière de Vincennes au quai de la Grève, par la rue du Faubourg-Saint-Antoine, la rue Saint-Antoine et la place de Grève;

8° De la barrière de la Villette, par la rue du Faubourg-Saint-Martin, les boulevards, à Bercy;

9° De la barrière de la Villette au Petit-Carreau, par la rue du Faubourg-Saint-Martin, la rue de la Fidélité, le faubourg Saint-Denis et la rue de Bourbon-Villeneuve; et du Petit-Carreau jusqu'au coin de la rue de la Vrillère, par la rue Neuve-Saint-Eustache, la rue des Fossés-Montmartre et la place des Victoires;

10° Du marché Saint-Joseph à la barrière de Pantin, par la rue Montmartre, les boulevards, la rue du Faubourg-Poissonnière et la rue Charles X ;

11° Du marché Saint-Joseph à la barrière de Monceaux ou à celle de Clichy, par la rue Montmartre, les boulevards, la Chaussée-d'Antin et la rue de Clichy ou la rue de Londres;

12° De la place de la Bastille à la porte Saint-Martin, le long des boulevards;

13° De la porte Saint-Martin aux Invalides, par les boulevards, la place Louis XV, la rue de Bourgogne et la rue de Grenelle jusqu'aux Invalides;

14° Du marché Saint-Honoré à la barrière des Ternes, par la rue Saint-Honoré et le faubourg;

15° Du marché Saint-Honoré à la barrière des Bons-Hommes, par la rue Saint-Honoré, la rue Royale, la place Louis XV et les Champs-Élysées;

16° De la place de Chaillot à la rue du Carrousel, par les Champs-Élysées, la rue d'Angoulême, le faubourg Saint-Honoré, la rue Saint-Honoré, la rue Castiglione, la rue de Rivoli et la place du Carrousel;

17° De la barrière de Belleville au Conservatoire des Arts et Métiers, par la rue du Faubourg-du-Temple, le boulevard et la rue Saint-Martin;

18° De la barrière de Charenton jusqu'à la rue des Fossés-Saint-Germain-l'Auxerrois, par la rue de Charenton, la rue Saint-Antoine, les quais jusqu'à la rue de Bourbon, cette rue et celle des Fossés-Saint-Germain-l'Auxerrois.

Les voitures seront à quatre roues, traînées par deux chevaux ou par trois au plus, attelés de front.

Elles ne pourront être construites pour transporter moins de douze voyageurs et vingt, au plus, tous dans l'intérieur.

Le cocher sera placé à l'extérieur sur un siège disposé de manière à ne pouvoir servir qu'à lui seul.

Les cochers de l'établissement auront une livrée particulière, qui devra être entièrement différente du costume des cochers des voitures de place.

L'impériale ne devra avoir ni courroie ni panier à bâche. Il est formellement défendu d'y placer ni voyageurs ni paquets ou ballots quelconques.

Les voitures ne pourront stationner, soit au point de leur départ, soit à leur arrivée, que dans des cours ou locaux intérieurs situés hors la voie publique.

Les voitures ne pourront s'arrêter dans le trajet que le temps strictement nécessaire pour faire descendre ou monter les voyageurs.

Il est expressément défendu aux conducteurs de s'arrêter pour prendre ou descendre des voyageurs, savoir :

1° A une distance moindre que 200 pas (environ 150 mètres) des bureaux;

2° Dans les carrefours, aux encoignures des rues, à la descente des ponts et sur les ponts, à proximité des places de stationnement, et devant les théâtres à partir de 6 heures du soir.

Les contraventions seront déférées aux tribunaux, et, s'il y a lieu, la circulation interdite ou seulement suspendue par la mise en fourrière. »

Ainsi que cela s'était pratiqué pour les carrosses du XVIIe siècle, on placarda dans Paris, au mois d'avril 1828, d'énormes affiches pour annoncer la mise en service des nouveaux omnibus.

Il est bon de constater ici que, cette fois, l'institution était tout à fait démocratique, et que les « soldats, lacquais, gens de livrée et de bras », étant munis de leurs 25 centimes, pouvaient se faire véhiculer aussi bien que les « bourgeois ».

Voici un extrait de ces affiches, qui exposaient le but et les conditions de l'entreprise :

Ces voitures, dont le nombre va être successivement porté jusqu'à 100 dans Paris, préviennent de leur passage par un jeu de trompettes de nouvelle invention. Elles sont organisées de manière qu'elles s'arrêtent au moindre signe fait au cocher ou au conducteur; que la por-

tière, située dans la partie postérieure, ne fait courir aucun danger aux personnes qui montent ou descendent; qu'un conducteur, chargé de la perception du prix de la course, veille au maintien de l'ordre qui doit toujours y régner; que des lanternes sont disposées de manière à éclairer non seulement l'extérieur où elles projettent une grande masse de lumière, mais encore l'intérieur de la voiture et particulièrement le marche-pied.

Chacune d'elles porte sur ses flancs l'indication du point de départ et d'arrivée.

Le service, établi dans Paris sur des lignes données par l'administration de la police, sera organisé de telle sorte que le trajet d'une voiture à l'autre sera d'une demi-lieue ou à peu près; que le nombre de voitures sur chaque ligne sera assez considérable pour qu'on puisse les trouver à chaque instant et qu'elles arrivent à leur point d'arrêt au moment où celles d'une ligne opposée y arrivent aussi.

Le prix de la course, qui est de 25 centimes, ne variera jamais, quel que soit le point de la ligne où monte le voyageur, qui fait arrêter partout où il veut descendre.

Les conducteurs et cochers ne doivent demander aucune gratification; ils sont autorisés à refuser les porteurs de paquets qui ne pourraient les placer sur leurs genoux.

Les avantages immenses que ces établissements offrent au commerce et à l'industrie font espérer qu'ils trouveront dans la capitale les encouragements qu'ils ont déjà trouvés dans plusieurs principales villes de France où ils sont en pleine activité.

Avant d'entrer dans les renseignements statistiques touchant les résultats de l'exploitation, il a paru utile de compléter les données ci-dessus par quelques détails intéressants.

D'après M. François Favre [1], les voitures mises en circulation sous le nom d'*omnibus* (et aussi de *diligences urbaines*) avaient à peu près la forme des anciennes diligences; elles étaient divisées en trois compartiments : coupé, intérieur et rotonde, chacun avec un prix différent, dont la moyenne ressortait à 25 centimes. Elles contenaient quatorze places et étaient traînées par trois chevaux attelés de front. Malgré les incommodités d'un semblable mode de transport, les voyageurs se présentaient en nombre et l'entreprise aurait dû enrichir son fondateur; malheureusement, par suite de l'absence de tout contrôle sérieux, elle le ruina et le conduisit jusqu'au suicide, tous les bénéfices étant allés aux mains de ses agents.

Il paraît que, pour détruire certains préjugés qui existaient encore au premier quart de ce siècle, la jeune duchesse de Berry avait parié qu'elle traverserait Paris en omnibus. Elle le fit, et l'incognito qu'elle avait d'abord gardé se trouva très compromis lorsqu'elle donna au conducteur, pour prix de sa place, les vingt-cinq louis qu'elle venait de gagner, au lieu des cinq sous qu'elle devait. Cette fantaisie, qui se répandit vite, rendit le public moins scrupuleux et l'on prit l'omnibus sans plus d'appréhension que s'il se fût agi d'un cabriolet.

A la mort de M. Baudry, le privilège échut à M. de Saint-Céran, qui avait été son associé, et l'entreprise allait sombrer, lorsque MM. Feuillant et Moreau-Chaslon (ce dernier, directeur pendant de longues années de la compagnie actuelle) s'en rendirent acquéreurs et la remirent promptement en pleine prospérité.

On construisit alors de nouvelles voitures à deux chevaux, à seize places n'ayant qu'une seule catégorie de voyageurs. Ces voitures ressemblaient à celles qui, de nos jours, sont affectées au transport des facteurs.

Le succès remporté par l'*Entreprise des omnibus* encouragea d'autres personnes à faire rouler aussi des voitures dans Paris.

Pendant la période qui s'étendit de 1828 à 1855, époque à laquelle elles se fusionnèrent, on vit successivement apparaître diverses entreprises dont voici l'énuméra-

---

[1] Histoire et statistique de la Compagnie générale des omnibus, par M. François Favre, bibliothécaire du Conservatoire des Arts et Métiers (*Annuaire statistique de la Ville de Paris*, 1880, p. 510).

tion : *Dames-Blanches, Tricycles, Citadines, Orléanaises, Diligentes, Écossaises, Béarnaises, Carolines, Batignollaises, Parisiennes, Hirondelles, Joséphines, Excellentes, Sylphides, Constantines, Dames-Françaises, Algériennes, Dames-Réunies, Gazelles.*

Quelques-unes de ces compagnies périclitèrent et disparurent; d'autres se groupèrent. En 1855, lors de la fusion de ces voitures, on comptait seulement dix compagnies, savoir : *Omnibus, Dames-Réunies, Favorites, Béarnaises, Citadines, Batignollaises-Gazelles, Constantines, Tricycles, Hirondelles-Parisiennes* et *Excellentes.*

Ces grandes lignes étant tracées, il est utile de faire un retour au début de l'exploitation, et d'indiquer, en dehors des résultats acquis, certains faits qui ont marqué le plus cette exploitation.

En raison de l'étendue des détails à laquelle entraînerait ici la nomenclature des voies suivies par les différentes compagnies de transport en commun, on se contentera de renvoyer le lecteur au Plan n° 2, qui indique, pour l'année 1836 (époque de leur pleine activité), les itinéraires ainsi que les points où les voitures correspondaient entre elles.

En 1828, la Compagnie des *Omnibus* exploitait les onze lignes suivantes : 1° Bastille-Bercy; 2° Bastille-Barrière du Trône; 3° Bastille-Place du Carrousel; 4° Bastille-Porte-Saint-Martin; 5° Bastille-La Villette; 6° Rue de Lancry (siège de la Société-) Place de la Madeleine; 7° Place de la Madeleine-Barrière des Bons-Hommes; 8° Gros-Caillou (rue Saint-Dominique, 131)-Impasse Conti, près de la Monnaie; 9° Impasse Conti-Jardin du Roi; 10° Place du Carrousel-Barrière des Ternes.

Pendant la même année, les *Dames-Blanches* ne circulaient provisoirement que sur les boulevards, de la place de la Madeleine, n° 6, à la Porte-Saint-Martin, et de ce dernier point jusqu'à la place de la Bastille ou de l'Éléphant.

Il n'y avait encore en 1828, on le voit, que 12 lignes exploitées et un certain nombre d'autres sur le point de l'être.

Cependant l'entreprise des *Omnibus*, en appliquant à la circulation intérieure dans Paris un système pratiqué avec succès à Londres, avait déjà préparé le développement des communications devenues nécessaires au commerce, à l'industrie et à toutes les relations sociales; elle répondait à un besoin qui devait s'étendre encore avec les moyens destinés à y satisfaire. Ce premier pas, on le devait à l'administration éclairée et bienveillante de M. de Belleyme. Près de 20,000 personnes circulaient chaque jour dans Paris; mais cette circulation commode, rapide et économique, était encore insuffisante en raison de l'activité des relations et de l'extension si variée de l'industrie parisienne. Le public réclamait à juste raison l'augmentation du nombre des voitures et leur direction sur de nouvelles lignes. « L'autorité, qui s'était montrée si vigilante pour les intérêts qui lui étaient confiés, disaient les journaux de l'époque, ne pouvait manquer de favoriser la concurrence, toujours prête à offrir au public et à l'industrie de si grands avantages. »

Cet appel fut entendu. D'autre part, l'esprit de perfectionnement qui animait toutes les industries se faisait particulièrement remarquer dans l'établissement récent des voitures-omnibus. Déjà si appropriées aux commodités du public, ces voitures recevaient chaque jour des améliorations nouvelles. Les 30 dernières, mises en circulation dans le courant du mois d'août 1828, étaient supérieures aux premières établies; mais là ne s'arrêta pas le zèle et le soin des entrepreneurs. Ces derniers s'efforcèrent, en effet, de confectionner des voitures d'un nouveau modèle qui devaient réunir tout ce que la science du carrossier et l'art du charronnage pouvaient produire de plus parfait.

En moins de six mois, du 11 avril au 15 octobre 1828, le nombre des personnes voiturées par les *Omnibus* était de 2,530,624, et, comme le terme moyen du

nombre des voitures employées était de 40, c'étaient 310 personnes que chaque voiture avait transportées par jour.

Le nombre des voitures *Omnibus* en activité au 15 décembre 1828 était de 89, avec 821 chevaux. Depuis cette dernière date, de nouvelles voitures de la même administration avaient été mises en service, ce qui en mettait le nombre total à 100 au commencement de janvier 1829.

En 1829, l'effectif des voitures pour le transport en commun s'était sensiblement accru. Les *Omnibus* [1] exploitaient 12 lignes, au moyen de 100 voitures, comme il vient d'être dit; les *Dames-Blanches* [2], 4 lignes; les *Favorites* (voitures grises à 14 places), 3 lignes subdivisées en 6 distances; les *Carolines* (à 14 places), 7 lignes en 9 distances; les *Citadines-Omnibus* (voitures jaunes à 14 places), 4 lignes; les *Tricycles* [3], 2 lignes; les *Diligentes*, 1 ligne; les *Écossaises*, 1 ligne; les *Béarnaises*, 1 ligne; les *Batignollaises*, 1 ligne; soit au total 10 compagnies et 41 lignes, y compris les grandes lignes fractionnées.

On estimait, au commencement de 1829, que chaque voiture continuant de transporter journellement 310 voyageurs, le nombre atteint serait de 31,000 par jour pour les 100 voitures de la Compagnie des *Omnibus*, soit 11,315,000 pour l'année, et, en supposant aussi un nombre au moins égal pour les autres entreprises réunies, le nombre total des personnes transportées pendant l'année 1829 devait être de 22 millions, soit, à raison de 25 centimes par place, une recette de 5,500,000 francs.

Le peu de renseignements statistiques qu'il a été possible de recueillir sur l'exploitation des anciens omnibus a privé de confirmer la réalisation de ces espérances.

Le prix des places, qui, comme on l'a vu précédemment, était de 25 centimes, fut élevé à 30 centimes par ordonnance du Préfet de police en date du 2 janvier 1830. Cette décision fut prise, sur la demande des entrepreneurs, en considération de la cherté des fourrages, et le nouveau prix fut maintenu dans la suite. Peu de temps auparavant, le 22 juillet 1829, une ordonnance royale imposait aux voitures de transport à itinéraire fixe un droit annuel de stationnement s'élevant à 120 francs par voiture attelée de 2 chevaux, et à 150 francs pour une voiture attelée de 3 chevaux.

Une ordonnance du Préfet de police, datée du mois d'août 1828, assujettissait aussi ces voitures à une inspection semestrielle, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et à un numérotage.

Le nombre des voitures-omnibus de toute sorte qui circulaient dans Paris au

---

[1] Les *Omnibus* se distinguaient des autres voitures par leurs panneaux de couleur grise. Ces voitures, traînées par trois chevaux, contenaient 18 voyageurs assis sur des banquettes placées en long.

[2] Les *Dames-Blanches*, ainsi nommées de l'opéra de ce nom, étaient plus larges que les *Omnibus*; elles figuraient à l'extérieur, comme ces derniers, trois compartiments marqués par une baguette en cuivre. Leurs flancs étaient ornés de losanges dorés, artistement sculptés; deux paysages, peints avec soin, décoraient les deux côtés de la portière; les stores cintrés étaient intérieurement séparés par des coussins en maroquin. Enfin, une glace garnissait le fond de la voiture, derrière le siège du cocher, qui portait un chapeau blanc. Les chevaux attelés aux premières voitures mises en service avaient des plumets, mais on y renonça par la suite.

[3] Les *Tricycles* prirent leur nom des trois roues que ces voitures avaient : deux à l'arrière et la troisième sur le devant de la caisse; elles étaient peintes d'un blanc jaunâtre et contenaient 14 places; plus tard elles eurent quatre roues. Le journal *la Nature* a publié, dans son numéro du 16 février 1889, une gravure représentant une de ces singulières voitures, dont le système semble avoir été d'éviter l'impôt sur les voitures à 4 roues.

1er janvier 1836 s'élevait à 358, savoir : *Omnibus*, 68 [1]; *Dames-Blanches*, 32; *Tricycles*, 20; *Favorites*, 49; *Orléanaises*, 28; *Diligentes*, 22; *Béarnaises*, 27; *Citadines*, 26; *Écossaises*, 8; *Batignollaises*, 8; *Parisiennes*, 18; *Hirondelles*, 26; *Joséphines*, 26. Quelques jours après, la société des *Dames-Françaises* et celle des *Sylphides* portaient cet effectif à 378, la première avec 12 voitures, la seconde avec 8.

Quelques-unes de ces voitures, qui commençaient leur service à 8 heures du matin pour ne le finir qu'à minuit, faisaient merveilleusement leurs affaires, notamment celles qui desservaient la ligne des boulevards. Le nombre des personnes véhiculées atteignait alors 100,000 par jour environ, correspondant à une recette quotidienne de 30,000 francs, qui ne portait, assurait la presse, aucun préjudice à l'industrie des fiacres et des cabriolets. C'était donc, en réalité, un entraînement de 100,000 personnes qui seraient restées à pied et, en même temps, un signe certain, ajouté à beaucoup d'autres, de l'aisance progressive dans les classes de la société.

A la même époque, une amélioration notable — qui mérite d'être signalée — fut apportée par la Compagnie des *Algériennes* dans l'industrie du transport des personnes. Cette compagnie, dont les voitures allaient de Bercy à Neuilly et *vice versa*, moyennant 30 centimes, eut l'idée de sectionner son parcours et de ne faire payer que 10 centimes par section parcourue.

Cette mesure, qui rendait en somme le prix des places proportionnel à la distance parcourue, et que l'on voit pratiquée aujourd'hui sur les lignes de tramways desservant la banlieue de Paris, devait encourager la concurrence des autres compagnies.

Dans le but de neutraliser l'effet du succès marqué de la voiture à deux sous, l'*Entreprise des Omnibus* se réunit à une autre entreprise importante comme elle, celle des *Accélérées de Versailles, Saint-Germain*, etc. Cette société organisa un service de voitures allant de Neuilly rejoindre à la barrière du Roule les omnibus et offrant aux voyageurs l'appât de leurs nombreuses correspondances.

En résumé, le moyen de transport par omnibus, commode et économique en même temps, était entré dans les habitudes et dans les besoins du public parisien. Aussi, en raison de l'extension prise par ces voitures et dans l'intérêt même des voyageurs, la Préfecture de police devait-elle, dès 1838, en réglementer le service d'une manière uniforme en apportant aux mesures prescrites jusque-là les améliorations et modifications dont l'expérience avait fait sentir la nécessité.

Parmi les dispositions contenues dans la nouvelle ordonnance, voici celles qui intéressaient plus spécialement le public et qui, du reste, sont encore observées de nos jours :

Les conducteurs ne peuvent recevoir dans leurs voitures un plus grand nombre de personnes que celui qui est autorisé.

Il leur est défendu de laisser monter des personnes en état d'ivresse, ou vêtues d'une manière nuisible ou incommode pour les voyageurs; d'y admettre des chaises ou d'y laisser chanter, boire ou fumer, et d'y recevoir des paquets qui, par leur nature, leur volume et leur odeur, peuvent salir, gêner ou incommoder.

Les conducteurs doivent faire arrêter leurs voitures à la première réquisition des voyageurs et ils ne doivent donner aux cochers le signal de marcher que lorsque les personnes qui descendent ont quitté le marchepied de la voiture, ou lorsque celles qui montent sont assises.

Afin d'éviter tout malentendu, ils sont tenus, avant de faire monter les voyageurs, de leur

---

[1] Ce chiffre, ainsi que ceux qui le suivent, ont été empruntés à un article publié au *Moniteur universel* du 8 janvier 1836. Le chiffre de 68 voitures-omnibus paraît très réduit par rapport à celui de 100 voitures prises en service par la Compagnie au commencement de 1829; aussi, s'il est exact, a-t-on quelque peine à se l'expliquer.

demander le point de l'itinéraire où ils désirent s'arrêter. Enfin, tout conducteur, avan d'arriver devant un bureau de correspondance, en préviendra les voyageurs, auxquels il fera connaître les diverses destinations des correspondances et délivrera des cartes indicatives des destinations demandées.

Une disposition de la même ordonnance invitait les personnes qui auraient à se plaindre d'un cocher ou conducteur à en donner connaissance par écrit à la Préfecture de police, en indiquant le numéro de la voiture. Cette disposition portait, en outre, qu'il serait déposé dans chaque bureau de station, d'attente ou de correspondance, un registre destiné à recevoir les plaintes des voyageurs.

Enfin, une nouvelle mesure, devant donner satisfaction au public, prescrivait la suppression du *strapontin* alors en usage.

Vers 1840, le système des correspondances gratuites entre les voitures de diverses sociétés fut inauguré, et le prix, quoique restant le même, se trouva en réalité abaissé par suite de la facilité donnée au voyageur de faire deux courses au lieu d'une.

En 1843, les différentes entreprises exploitaient entre elles 32 lignes dont voici les points extrêmes :

Omnibus, 8 lignes : Madeleine–Bercy ; Rue des Filles-du-Calvaire–Barrière du Roule ; Carrousel–Passy ; Odéon–Barrière-Blanche ; Bastille–Chemin de fer de Saint-Germain ; Barrière du Trône–Carrousel ; Madeleine–Pont de Neuilly ; Pont de Bercy–Louvre.

Dames-Blanches, 2 lignes : Bastille–Père-Lachaise ; Place Saint-Sulpice–La Villette.

Tricycles, 1 ligne : Barrière de Sèvres–Porte Saint-Denis.

Favorites, 4 lignes : École de Médecine–Faubourg Poissonnière ; Barrière Montmartre–Gobelins ; Barrière Saint-Denis–Barrière d'Enfer ; Bains de Tivoli–Vaugirard.

Orléanaises, 1 ligne : Louvre–Neuilly.

Diligentes, 2 lignes : Barrière Charenton–Rue Saint-Lazare, 72 ; Batignolles–Rue Saint-Honoré (coin de la rue du 29 Juillet).

Béarnaises, 2 lignes : Place Saint-Sulpice–Bourse ; Invalides–Bastille.

Citadines, 3 lignes : Place des Petits-Pères–Belleville ; Belleville–Place Dauphine ; Porte Saint-Martin–Chambre des députés.

Batignollaises, 1 ligne : Cloître Saint-Honoré–Batignolles.

Gazelles, 1 ligne : Barrière du Roule–Barrière de la Gare.

Hirondelles, 2 lignes : Barrière Rochechouart–Barrière Saint-Jacques ; Place Cadet–Rue Mouffetard.

Parisiennes, 3 lignes : Vaugirard–Parvis Notre-Dame ; Rue Clovis–Rue Chabrol ; Boulevard du Temple–Barrière Mont-Parnasse.

Dames-Françaises, 1 ligne : Saint-Laurent–Barrière de l'École militaire.

Constantines, 1 ligne : Barrière de La Villette–Barrière de Longchamp.

Au milieu du siècle (1850), le réseau des Omnibus comprenait 13 compagnies exploitant ensemble 31 lignes avec 326 voitures desservant un parcours total de près de 172 kilomètres. Le tableau suivant en indique la répartition :

NUMÉROS DES LIGNES.	DÉSIGNATION des COMPAGNIES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE des VOITURES.	LONGUEUR du TRAJET.
				mètres.
1	Omnibus.....	Bercy-le-Port–Bastille.....	32	7,000
2		Bastille–Madeleine.....		
3		Barrière-du-Trône–Carrousel.....	12	6,500

NUMÉROS DES LIGNES.	DÉSIGNATION des COMPAGNIES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE des VOITURES.	LONGUEUR du TRAJET.
				mètres.
4	Omnibus (*Suite.*)	Boulevard Beaumarchais (Bastille)–Chemin de fer de Versailles (Rive droite).	15	6,000
5		Bar. du Roule–Boul. des Filles-du-Calvaire	14	6,750
6		Bar. Blanche (cimet. Montmartre) – Odéon	14	6,500
7		Barrière de Passy–Place du Carrousel	7	4,000
8		Pont de Neuilly–Madeleine	7	4,500
9		Bercy-le-Port–Louvre	8	5,250
10	Orléanaises	Pont de Neuilly–Louvre	8	7,000
11	Dames-Réunies (1).	La Villette–Saint-Sulpice	12	6,500
12	Dames-Réunies (2).	Grenelle–Église Saint-Laurent	12	7,750
13	Tricycles	Barrière du Maine–Porte Saint-Denis	11	6,000
14	Favorites	La Chapelle-St-Denis–Barrière d'Enfer	12	7,000
15		Vaugirard (pl. de l'École)–Bains de Tivoli	13	7,750
16		Barrière des Martyrs–Gobelins	12	7,500
17		Place Lafayette–Ecole de Médecine	12	3,600
18	Diligentes	Bar. de Charenton–Ch^es d'Antin (n° 61)	14	7,500
19		Batignolles-Monceaux (rue des Dames) –Rue Saint-Honoré (près Saint-Roch)	5	3,000
20	Béarnaises	Chemin de fer du Nord–Place St-Sulpice	6	3,000
21		Gros-Caillou (rue St-Dom^que)–Bastille	10	6,000
22	Citadines	Belleville (rue de Paris, n° 32–Place Dauphine	7	4,000
23		Place des Petits-Pères–Belleville	7	3,600
24	Batignollaises	Batignolles-Monceaux – Cloître Saint-Honoré, près le Louvre	7	3,000
25	Gazelles	Gare de Bercy, rive gauche (chemin de fer d'Orléans)–Rue des Pyramides	8	5,250
26		Bar. Rochechouart–Bar Saint-Jacques	12	7,500
27	Hirondelles	Place Cadet–Rue Pascal, n° 2 (quartier Mouffetard)	10	6,600
28		Bar. Montparnasse–Boul. du Temple	12	6,400
29	Parisiennes	École polytechnique–Rue Montholon	11	7,000
30		Extrémité de Vaugirard–Pl. Saint-Sulpice	6	3,000
31	Constantines	Bar. de Longchamps–Église St-Laurent	10	6,200
		TOTAUX	326	171,650

(1) Ci-devant Dames-Blanches.
(2) Ci-devant Dames-Françaises.

A la suite d'un voyage d'études à Londres, fait en 1853, l'un des administrateurs de l'*Entreprise générale des Omnibus* proposa la création des impériales, qui ne furent adoptées qu'après une assez vive résistance de quelques uns de ses collègues et surtout de l'Administration municipale, qui redoutait les accidents. La Compagnie fixa de même à 15 centimes le prix des places d'impériale, au nombre de 12 par voiture.

Le réseau qui vient d'être décrit restait le même en 1854, quant au nombre de lignes. Les compagnies dites « Orléanaises » et « Diligentes » n'existaient plus par suite de leur fusion avec l'*Entreprise des omnibus;* par contre, la Société des *Excellentes* exploitait la ligne des boulevards extérieurs, entre la barrière de l'Étoile et Belleville, et la Compagnie des Omnibus, douze lignes au lieu de 9, provenant des deux compagnies citées plus haut.

Le nombre des voyageurs transportés pendant l'année 1854 s'élevait à 34 millions environ avec une recette correspondante de 7,563,000 francs (ce dernier chiffre étant calculé sur la moyenne de dix mois d'exploitation du 1er mars au 31 décembre, pendant lesquels la recette s'était élevée exactement à 6,302,655 fr. 95.)

Déjà, à diverses reprises, dans l'intérêt public comme dans leur propre intérêt, les diverses compagnies de transport en commun dans Paris tentèrent de se fusionner sans pouvoir y parvenir. De nouvelles tentatives, faites en 1853, furent plus heureuses et amenèrent les compagnies existantes à s'entendre pour ne plus former qu'une seule et même compagnie qui reçut le nom d'*Entreprise générale des Omnibus.*

Le décret impérial, en date du 22 février 1855, qui autorisa cette fusion, ne saurait, en raison de son étendue, être reproduit dans cette étude. On se bornera à en tracer les principales lignes, en indiquant au lecteur de se reporter, pour le texte *in extenso*, au *Bulletin des lois* (partie supplémentaire, 1er semestre 1855, Bulletin n° 158, pages 347-361).

Les sociétés qui formèrent l'Entreprise générale des Omnibus étaient les suivantes : 1° *Omnibus*, 2° *Dames-Réunies*, 3° *Favorites*, 4° *Béarnaises*, 5° *Citadines*, 6° *Batignollaises-Gazelles*, 7° *Constantines*, 8° *Tricycles*, 9° *Hirondelles-Parisiennes*, 10° *Excellentes.*

L'installation et la mise en état de service des dix sociétés avaient exigé des capitaux considérables; au commencement de 1854, leurs bénéfices réunis s'élevaient, d'après une moyenne calculée sur les résultats des trois dernières années, à 1,400,000 fr. par an.

Le fonds social de la nouvelle entreprise fut divisé en 24,000 parts ou actions représentant l'apport matériel (matériel, chevaux, voitures, harnais, ustensiles d'écurie, mobilier des stations et bureaux) de tous les participants, c'est-à-dire des compagnies fusionnées.

Ces 24,000 parts, au taux de remboursement de 500 francs, représentaient un capital social de 12 millions de francs, qui se divisait ainsi : 3,268,971 fr. 20 pour l'apport matériel dont la valeur avait été fixée à dire d'experts, et 8,731,028 fr. 80 pour la valeur industrielle des diverses entreprises, donnant, comme il a été dit, 1,400,000 francs de bénéfices nets annuels.

Les 24,000 actions furent réparties de la manière suivante :

	actions.		actions.
Société des Omnibus.....	8,756	Société des Hirondelles-Parisiennes.....	924
Société des Dames-Réunies (en liquidation).....	600	Entreprise des Constantines...	706
Société des Favorites.....	2,630	Entreprise des Tricycles.....	488
Entreprise des Béarnaises.....	314	Entreprise des Excellentes....	178
Entreprise des Citadines.....	728	ENSEMBLE.....	16,000
Société des Batignollaises-Gazelles	676		

Le complément, soit 8,000 actions, fut distribué comme il suit : M. Moreau-Chaslon (*Entreprise des Omnibus*), 1,800 actions; M. de Jarnac (*Favorites*), 600; M. Bucher (*Batignollaises-Gazelles*), 300; M. Meuron (*Constantines*), 300; M. Lasson (*Citadines*), 300; M. Orsi (*Excellentes*), 500; enfin, à MM. Moreau (Jules-Louis), 100; de Saint-Albin, 100; Ernest André, 400; Eugène Péreire, 200, et la Société du Crédit mobilier, 3,400.

3e — OMNIBUS. (3e PÉRIODE. 1855-1890.)

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Par ses nombreuses ramifications et les services qu'elle a rendus au public depuis 1855, la Compagnie générale des Omnibus occupe le premier rang entre toutes les entreprises de transport de la capitale.

Cependant, en consultant le tableau récapitulatif des recettes faites par les diverses compagnies parisiennes depuis l'origine de leur établissement (tableau statistique n° 5), on voit que, pendant les dix premières années de son exploitation, la Compagnie générale des Omnibus a eu à lutter avec la Compagnie générale des Voitures à Paris, dont les recettes étaient presque égales.

Depuis l'Exposition universelle de 1867, tant par l'extension de ses lignes et la création des voitures-tramways que par la transformation plus récente de ses anciennes voitures à 26 et 28 places en voitures à 40 places, la Compagnie générale des Omnibus représente à elle seule plus de la moitié des services rendus. En effet, sur près de 340 millions de voyageurs transportés dans Paris et sa banlieue pendant l'année 1890 (dernière année considérée) [1], 198 millions, soit 58 p. 100, sont à l'actif de cette compagnie.

L'importance de ces services mérite donc un assez grand développement, tout en négligeant la question financière, au point de vue des bénéfices réalisés, qui ne rentre pas dans le cadre de cette étude.

Origine. — Issue, comme on l'a vu précédemment (p. 87), de la fusion des anciennes entreprises de transport en commun dans Paris, la compagnie actuelle a été constituée, comme société anonyme, le 19 février 1855, sous la dénomination d'« Entreprise générale des Omnibus » (titre 1er, art. 4). Mais, aux termes de l'article 1er du décret impérial en date du 22 février 1855, qui a autorisé la formation de cette compagnie, la raison sociale fut modifiée : elle prit alors le nom qu'elle porte aujourd'hui, c'est-à-dire celui de « Compagnie générale des Omnibus ».

Services exploités. — Nombre et longueurs des lignes. — A son début, la Compagnie générale des Omnibus n'exploitait que deux services : celui de l'intérieur de Paris et celui de la banlieue, subdivisé lui-même en deux catégories : 1° Services de banlieue dits « Messageries des environs de Paris »; 2° « Services accessoires des lignes d'omnibus ».

En 1856, venait s'adjoindre un troisième service dit « Voies ferrées », exploité jusqu'à cette époque par M. Loubat, auquel il avait été concédé par décret du 18 février 1854.

Enfin, vers le milieu de l'année 1875, les « tramways » modifiaient encore l'organisation existante par leur établissement dans la capitale et sa banlieue.

Il convient d'examiner rapidement les transformations successives de ces divers services et de faire apparaître leur situation respective au 31 décembre 1890, point d'arrêt de ce travail [1].

1° *Omnibus.* — Pendant l'année 1855, la Compagnie des Omnibus avait dû exploiter toutes les lignes que lui avaient transmises les anciennes entreprises; mais, à la suite de suppressions reconnues indispensables, le nombre des lignes exploitées dans Paris, au 1er janvier 1856, fut réduit à 25, correspondant aux 25 lettres de l'alphabet.

La longueur de ces lignes atteignait un développement de 149 kil. 700.

---

[1] Voir, pour les années 1891 et 1892, l'*Appendice*, p. 415 et suivantes.

On ne saurait, en raison de leur étendue, suivre les évolutions qui se sont manifestées depuis cette époque.

Le lecteur pourra consulter à cet effet les tableaux statistiques nos 1 et 11, qui donnent par année, pour la période de 1855 à 1890, la longueur respective exploitée par chaque service, et, pour plus de détails, la liste chronologique de toutes les lignes d'omnibus ayant existé ou restant encore en exploitation au 31 décembre 1890. (Tableau n° 22.)

Au 31 décembre 1890, on comptait 36 lignes d'omnibus, desservant un parcours total de 223 kil. 815, parmi lesquelles 14 lignes munies de voitures à 26 places, 2 à 28 places, 7 à 30 places, et les 13 autres, de voitures à 40 places dites « omnibus monstres ».

Toutes ces lignes desservent exclusivement l'intérieur de Paris, à l'exception de celle du Pont Saint-Michel aux Forges d'Ivry, dont le parcours *extra-muros* est de 1,673 mètres.

2° *Services de banlieue.* — Des divers services exploités par la Compagnie générale des Omnibus, c'est celui de la banlieue qui a subi les plus profondes modifications.

L'apparition des lignes de chemins de fer et de tramways, rayonnant du centre de Paris vers les contrées environnantes, a fait disparaître au fur et à mesure les lignes d'omnibus qui desservaient alors les localités de la banlieue.

C'est ainsi que le chemin de fer de Vincennes et extensions a éteint les services de Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Champigny, etc., et que, plus tard, les lignes de tramways et les bateaux à voyageurs sur la Seine ont entraîné la disparition des services d'omnibus desservant Neuilly, Suresnes, Puteaux.....

En résumé, des 28 lignes de banlieue existant au 1er janvier 1856 et mesurant ensemble un parcours de 195 kil. 400, il n'en restait plus, au 31 décembre 1890, que 6 seulement, représentant un faible parcours de 14 kil. 200 Encore faut-il ajouter que, dans ces derniers nombres, les deux lignes affectées à la desserte des cimetières de Bagneux et de Pantin (ouvertes le 15 janvier 1887) figurent pour 4 kil. 232.

3° *Voies ferrées.* — Le réseau actuel des voies ferrées se compose des lignes de Vincennes au Louvre et du Louvre à Sèvres, d'une part, et à Saint-Cloud, d'autre part ; soit 3 lignes avec un développement de 29 kil. 738.

La concession primitive de ce service fut d'abord accordée à M. Loubat ; elle comprenait un service de voies ferrées reliant Vincennes au pont de Sèvres, et un service d'omnibus reliant la place de la Concorde au rond-point de Boulogne. En vertu d'un traité conclu, le 15 janvier 1854, entre ce concessionnaire et la Compagnie générale des Omnibus, l'exploitation fut reprise par cette dernière compagnie à la date du 1er novembre 1856.

A ce moment, l'entreprise fonctionnait entre la place de la Concorde et la barrière des Bons-Hommes à l'aide d'un petit service d'omnibus fait par M. Loubat et, entre la place de la Concorde et le rond-point de Boulogne, au moyen d'un service plus important exploité par la Compagnie des chemins de fer d'embranchement. Cette compagnie exploitait la ligne en vertu d'une cession faite par M. Loubat aux anciens entrepreneurs des voitures de Saint-Cloud, et à charge de payer le tiers des recettes brutes.

Le petit service d'omnibus qui vient d'être mentionné fut supprimé le 30 mai 1857 comme étant trop préjudiciable aux intérêts de la Compagnie générale des Omnibus.

Ce fut en 1858 qu'eut lieu la transformation en voie ferrée de la ligne qui reliait la place de la Concorde au rond-point de Boulogne avec embranchement sur Sèvres.

A la suite d'une entente entre M. Gibiat, gérant de l'entreprise de la voie ferrée de Sèvres à Versailles, et la Compagnie générale des Omnibus, cette dernière put, à partir du 1er janvier 1862, étendre son exploitation jusque dans l'intérieur de Sèvres, au lieu de s'arrêter au pont, comme cela avait lieu auparavant.

Enfin, le 15 novembre 1861, la Compagnie générale des Omnibus devint propriétaire du service des anciennes entreprises dites «Boulonnaises» et «Jumelles» qui, jusque-là, faisaient une concurrence redoutable à la ligne ferrée de Boulogne. Cette acquisition se fit moyennant la somme de 79,256 francs.

Dans le courant du mois de novembre 1866, le point de départ de la ligne de Boulogne fut reporté de la place de la Concorde à celle du Palais-Royal.

Les contemporains se rappellent encore certainement le changement de roues qui s'effectuait, vis-à-vis du bureau situé à l'entrée du Cours-la-Reine, à l'arrivée de chaque voiture pour lui permettre le transport des voyageurs par voie de terre jusqu'au Palais-Royal, et inversement. Cette pénétration dans l'intérieur de Paris nécessitait l'emploi d'un troisième cheval et était très onéreuse pour la Compagnie.

En 1867, le réseau des voies ferrées comprenait les lignes suivantes : 1° le service de Sèvres, exploité en participation avec la Compagnie Gibiat, et circulant entre la place du Louvre et l'intérieur de Sèvres; 2° le service de Boulogne, exploité par la Compagnie générale des Omnibus seule, avec *terminus* place du Palais-Royal; 3° le service des Messageries de Saint-Cloud, par voie de terre, ayant son point de départ dans l'immeuble de la Compagnie, cour d'Aligre; 4° enfin, à titre accidentel, la ligne spéciale de l'Exposition universelle, exploitée du 27 avril au 3 novembre 1867, et ayant ses points extrêmes au Palais-Royal et au pont d'Iéna.

L'Administration supérieure ayant autorisé la Compagnie générale des Omnibus à pousser ses rails jusqu'au Louvre, le nouveau prolongement de 1,773 mètres permit de supprimer, à partir du 15 juin 1873, le service de Saint-Cloud (voie de terre) et le transbordement de la place de la Concorde au Palais-Royal.

Pour terminer l'historique des voies ferrées, il ne reste qu'à mentionner l'établissement de la ligne du Louvre à Vincennes, qui a été mise en exploitation à partir du 25 août 1875, et a complété le réseau que chacun connait aujourd'hui.

Il n'est pas sans intérêt d'ajouter que, pour obtenir l'adhésion de l'Administration à l'établissement de cette ligne, la Compagnie générale des Omnibus a dû consentir à réduire le tarif du Louvre aux fortifications à 30 centimes par place dans l'intérieur et à 15 centimes sur l'impériale, tarifs appliqués depuis aux autres lignes de la voie ferrée [1].

4° *Tramways*. — La mise en exploitation des tramways dans Paris date seulement du 15 juin 1875, époque à laquelle la ligne de l'Étoile à la Villette a commencé à fonctionner.

Désireuse de mettre Paris au rang des capitales qui possédaient, depuis longtemps déjà, soit un réseau de tramways, soit un chemin de fer métropolitain, l'autorité municipale manifesta l'intention, peu après la guerre de 1870-1871, de doter la capitale et sa banlieue d'un réseau de voies ferrées, soit à traction de chevaux, soit à traction mécanique.

Des projets de toute nature furent soumis à l'autorité compétente, qui accorda certaines concessions comprenant environ 115 kilomètres.

La part prise dans ce dernier chiffre par la Compagnie générale des Omnibus fut de

---

[1] Pour la chronologie des prix appliqués aux parcours sur les voies ferrées, voir le tableau de la page 102.

56 kil. 100 : la différence, soit 59 kilomètres, fut concédée aux compagnies exploitant actuellement les réseaux Nord et Sud.

Les 56 kilomètres concédés à la Compagnie générale des Omnibus se décomposent ainsi qu'il suit :

24k 200	représentant cinq lignes dont les points extrêmes sont renfermés dans les limites de Paris et formant un réseau dit « circulaire » ;
14 200	formant des rayons destinés à relier les lignes intérieures aux lignes de la région Nord ;
17 700	comprenant des rayons destinés à relier les lignes intérieures à celles de la région Sud.
Ensemble 56k100	

Pour éviter aux voyageurs venant de l'extérieur un transbordement aux fortifications, l'Administration municipale considéra que l'exploitation des rayons devait être faite par les compagnies concessionnaires des lignes extérieures jusqu'au point *terminus* de chaque rayon situé dans Paris, moyennant une redevance kilométrique fixée à l'amiable, à payer par la compagnie extérieure à la Compagnie générale des Omnibus, propriétaire du rayon exploité, et le remboursement de tous les frais d'entretien, l'intérêt des capitaux employés dans la construction des rayons, plus un quantum déterminé pour l'amortissement entier pendant la durée de la concession.

Il fut stipulé aussi, dans le cahier des charges, que les voyageurs venant de l'extérieur auraient droit à une correspondance sur les lignes des omnibus, en payant à la Compagnie un prix déterminé, et que les voyageurs allant de Paris à l'extérieur auraient également droit à une correspondance pour continuer, dans la voiture-tramway, la route commencée dans l'omnibus, moyennant un prix dont la Compagnie générale des Omnibus tiendrait compte à la Compagnie des tramways.

Le prix de la correspondance du tramway avec l'omnibus fut fixé à 0 fr. 20; celui de la correspondance de l'omnibus avec le tramway, à 0 fr. 10.

Cette combinaison mixte, qui répondait aux exigences du service et réservait les droits de la Compagnie générale des Omnibus, propriétaire de la concession intérieure, fut faite d'accord entre les parties contractantes.

L'exploitation, ainsi combinée, ne s'appliquait qu'aux 31 kil. 900 qui formaient les rayons : la Compagnie générale des Omnibus restait entièrement libre pour l'exploitation des 24 kil. 200 formant le réseau circulaire et comprenant les cinq lignes mentionnées plus haut, savoir :

Deux sur la rive droite :		
1° de l'Étoile à la Villette	6,000m	10,500m
2° de la Villette au Trône	4,500	
Trois sur la rive gauche :		
1° du Trône à la place d'Italie	4,650m	13,700
2° de la rue de Lyon à la gare Montparnasse	4,800	
3° de la gare Montparnasse à l'Étoile	4,250	
ENSEMBLE		24,200m.

A la suite de la proposition qui lui fut faite par la Compagnie des Tramways (réseau Sud), la Compagnie générale des Omnibus céda à cette compagnie l'exploitation des lignes formant la partie du réseau circulaire situé sur la rive gauche, soit 13 kil. 700,

ainsi que les rayons se rattachant aux lignes de la région Sud (17 kil. 700), soit ensemble 31 kil. 400.

Les conditions de cette rétrocession furent les suivantes :

La Compagnie des Tramways Sud prenait à sa charge la construction des 31 kil. 400, dans les conditions imposées à la Compagnie générale des Omnibus par le cahier des charges et sous le contrôle et la surveillance de l'ingénieur de cette dernière compagnie, et se chargeait de l'exploitation du réseau à ses frais, risques et périls, en se substituant à la Compagnie générale des Omnibus vis-à-vis de la ville de Paris, pour l'observation de toutes les clauses et conditions du cahier des charges.

Le prix de ce fermage fut amiablement fixé entre les deux parties contractantes à raison de :

1° 6,000 francs par kilomètre pour les trois lignes intérieures, soit pour 13 kil. 700	82,200f
2° 4,000 francs par kilomètre pour les rayons intérieurs, soit pour 17 kil. 700	70,800
Soit une redevance totale de	153,000f

à payer annuellement par la Compagnie des Tramways Sud à la Compagnie générale des Omnibus.

Dans le courant de l'année 1874, une entente de pareille nature fut établie entre la Compagnie générale des Omnibus et la Compagnie des Tramways Nord pour la rétrocession à cette dernière compagnie des rayons intérieurs se reliant avec les lignes de l'extérieur concédées à ladite compagnie de tramways.

La redevance kilométrique fut fixée à 6,000 francs par kilomètre, soit, pour les 14 kil. 200 concédés, une somme de 85,200 francs.

Le revenu net annuel à percevoir par la Compagnie générale des Omnibus s'élevait donc au total de 238,200 francs, et il ne restait plus, par ce fait, sur les 56 kil. 100 concédés à cette compagnie, que l'exploitation directe de 10 kil. 500, représentant les lignes de l'Étoile à la Villette et de la Villette au Trône.

Telle était la situation au début de l'exploitation des tramways.

Depuis, on le sait, le réseau s'est accru dans de vastes proportions à la suite des nouvelles concessions et rétrocessions faites à la Compagnie générale des Omnibus.

Au 31 décembre 1890, la longueur totale concédée représentait un développement de 117 kil. 487 exploités complètement et se résumant ainsi :

1° Lignes concédées directement à la Compagnie générale des Omnibus (voies ferrées, concession Loubat)	29k 738
2° Lignes concédées au département de la Seine et rétrocédées à la Compagnie générale des Omnibus	28 628
3° Lignes concédées à la ville de Paris et rétrocédées à la Compagnie générale des Omnibus	59 121
TOTAL ÉGAL[1]	117 487

5° *Ensemble des services.* — Le tableau suivant donne un aperçu rapide des transfor-

[1] Non compris la ligne de tramways du Louvre à Versailles (19 kil. 042).

mations accomplies, d'abord pour l'ensemble des services de la Compagnie ; ensuite pour chaque service en particulier.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	1855.			1890.			DIFFÉRENCES PAR RAPPORT À 1855.		
	NOMBRE de lignes.	PARCOURS total.	PARCOURS moyen par ligne.	NOMBRE de lignes.	PARCOURS total.	PARCOURS moyen par ligne.	Nombre de lignes.	Parcours total.	Parcours moyen par ligne.
		mètres.			mètres.			mètres.	
Omnibus.....	25	149,700	5,988	36	223,815	6,217	+ 11	+ 74,115	+ 229
Banlieue.....	28	195,400	6,979	6	14,168	2,361	- 22	- 181,232	- 4,618
Voies ferrées.....	"	"	"	3	29,738	9,912	+ 3	+ 29,738	"
Tramways.....	"	"	"	(a) 20	(a) 120,924	(a) 6,046	+ 20	+ 120,924	"
TOTAUX et MOYENNES...	53	345,100	6,511	65	388,645	5,979	+ 12	+ 43,545	"

(a) Y compris le service matinal, la ligne de tramway du Louvre à Versailles et celle de la place Pigalle au Trocadéro.

Matériel et cavalerie. — En consultant les renseignements statistiques afférents à la prise de possession des anciennes entreprises, on trouve que la Compagnie générale des Omnibus avait, au 1er mars 1855, un effectif de :

3,285 chevaux représentant un capital de.....	1,875,050f 00c
569 voitures représentant un capital de.....	1,057,400 00
13,639 harnais représentant un capital de.....	220,588 00
14,263 objets divers représentant un capital de.....	115,933 20
Soit 31,756 articles portés sur l'inventaire pour une valeur totale de.....	3,268,971 20
Si l'on oppose à ces chiffres les données analogues au 31 décembre 1890, savoir :	
13,758 chevaux représentant un capital de.....	14,113,498 99
Voitures, harnais, cadrans, outillage, représentant un capital de.....	11,922,720 88
Mobilier industriel, représentant un capital de.....	1,852,370 95
Soit une valeur représentative de (1).....	27,888,590 82

(1) La répartition de ces chiffres est indiquée ci-dessous pour chaque service :

ÉLÉMENTS.	OMNIBUS.	TRAMWAYS.	VOIES FERRÉES.	ENSEMBLE.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Chevaux (13,758).....	9,845,837 14	3,693,723 71	573,938 14	14,113,498 99
Voitures, harnais, cadrans, outillage.....	7,168,855 51	4,325,292 60	528,572 77	11,922,720 88
Mobilier industriel.....	1,148,150 27	553,663 15	150,557 53	1,852,370 95
TOTAUX.....	18,162,842 92	8,472,679 46	1,253,068 44	27,888,590 82

on est frappé de l'énorme développement qu'a pris cette compagnie pendant ces trente-six années d'exercice.

Les tableaux statistiques n°s 10, 11 et 12, relatifs au matériel et à la cavalerie, permettent de suivre ce développement d'année en année; il est donc inutile de le rappeler ici.

Voici, par contre, quelques renseignements qui ne peuvent trouver place dans un tableau.

Transformation du matériel roulant. — On a vu plus haut que le matériel racheté aux anciennes compagnies d'omnibus comprenait un effectif de 569 voitures.

1° *Voitures omnibus.* — Celles qui desservaient l'intérieur de Paris ne contenaient que 17 places, et la plupart n'avaient pas d'impériale. Le premier soin de la nouvelle compagnie fut de les doter toutes d'une impériale et de les transformer en voitures à 24 places.

Cette première modification en réduisit le nombre à 80, au 31 décembre 1857; puis, successivement, à 55 au 31 décembre 1858, à 14 au 31 décembre 1859; enfin, dans le cours de l'année 1860, ces voitures disparurent complètement. A la fin de cette année, l'effectif des nouvelles voitures était de 753 omnibus à 24 places chacun.

En vertu d'une ordonnance de police, les ateliers de la Compagnie durent procéder au remplacement de 85 des plus anciennes de ces dernières voitures, dont le modèle avait été condamné par l'autorité. Ce remplacement amena une heureuse transformation dans le nombre des places de l'impériale, qui fut reporté à 12.

L'inventaire, au 31 décembre 1863, des voitures de cette nature était de 757.

En 1866, la transformation des anciennes impériales à 12 places en impériales à 14 places eut lieu sur 119 voitures, chiffre qui fut augmenté les années suivantes.

Vers le milieu du mois de juillet 1879 apparurent les omnibus à 40 places, permettant aux dames l'accès de l'impériale.

Enfin, le type de voiture le plus récent est l'omnibus à 30 places, mis en circulation dans le courant de l'année 1888 sur la ligne Vaugirard–Gare Saint-Lazare, et offrant les mêmes commodités que l'omnibus à 40 places.

2° *Services de banlieue.* — Ces services, moins intéressants en raison du peu d'importance qu'ils ont actuellement, ont vu aussi leurs voitures maintes fois transformées.

Le matériel acquis en 1855 se composait de 61 voitures à 10 et 12 places et 131 voitures à 14 et 16 places.

Au 31 décembre 1890, les services de banlieue, qui ne comprennent plus que 6 lignes, étaient assurés par 13 voitures de divers types avec ou sans impériale et de contenances différentes.

3° *Voies ferrées.* — Les premières voitures affectées au service de la voie ferrée ne contenaient que 24 places; elles furent remplacées, en 1859, par des voitures à 42 places et, en 1860, par des voitures à 48 places.

En 1864, le nombre des places fut porté à 50.

Depuis 1875, les voitures employées sur la ligne ferrée de Vincennes à Sèvres et à Saint-Cloud sont du type dit « tramway » et contiennent 51 places, y compris le strapontin placé au fond entre les deux rangées de banquettes.

4° *Tramways.* — Le type des voitures-tramways n'a pas varié depuis le commencement de l'exploitation de ce service (15 juin 1875).

A l'exception de quelques voitures en usage dans les services de banlieue et qui sont

de dimensions moindres [1], les tramways de la Compagnie générale des Omnibus contiennent 51 places, y compris le strapontin.

5° *Ensemble des voitures.* — Au 31 décembre 1890, la Compagnie possédait 920 voitures de toute nature (337 omnibus à 26, 28 et 30 places; 278 omnibus à 40 places; 253 tramways pour le service ordinaire et 2 pour le service dit « matinal »; 13 voitures de banlieue; 37 tramways pour les lignes de la voie ferrée et 3 tramways à vapeur).

Le nombre des places se répartit ainsi qu'il suit pour chaque catégorie de voitures (exclusion faite des voitures indiquées à la note [1] ci-dessous).

DÉSIGNATION DES VOITURES.	CONTENANCE TOTALE par voiture.	RÉPARTITION DU NOMBRE DE PLACES.		
		Intérieur.	Plate-forme.	Impériale.
Omnibus	26 places....	14	»	12
	28 —	14	»	14
	30 —	14	2	14
	40 —	16	4	20
Tramways	51 —	21	6	24

Le personnel de chaque voiture comprend d'une façon générale un cocher et un conducteur, chargé de la perception du prix des places. Sur certaines lignes de banlieue, on ne trouve que le cocher qui remplit à la fois ses fonctions et celles du conducteur, inutile pour un faible trafic.

Les observations faites à propos des omnibus de la 2e période (1828-1855) s'appliquent également au personnel et au matériel d'exploitation de la Compagnie générale en ce qui touche les règles de police auxquelles sont soumis ces deux éléments.

Ces règles ont été en partie complétées ou rectifiées par les ordonnances de police de juillet 1855 qui restent en vigueur, et dont le texte trop étendu ne peut être inséré à cet endroit.

Cavalerie. — Le nombre des chevaux a progressé suivant les besoins de l'exploitation.

Il a été dit plus haut qu'au 1er mars 1855, c'est-à-dire au moment de la reprise des anciennes entreprises par la Compagnie actuelle, l'effectif des chevaux n'était que de 3,285, nombre suffisant alors pour assurer le service de Paris et celui de la banlieue.

Au 31 décembre 1890, l'effectif général des chevaux était, pour l'ensemble des services, de 13,758 [2], représentant, au prix moyen de 1,025 fr. 25, une somme de 14,105,389 fr. 50 [2].

---

[1] Les lignes du cimetière Saint-Ouen à la porte Ornano et de Boulogne aux Moulineaux sont desservies par des voitures à 22 places; celle du pont de Charenton à Créteil, par des voitures à 22 et 51 places; le service matinal de la Chapelle et de Montrouge au Châtelet, par des voitures à 50 places; enfin, la ligne place Pigalle-Trocadéro, par des voitures à 41 et 47 places.

[2] Ces chiffres ne comprennent pas les 37 chevaux, avec une valeur correspondante de 37,941 fr. 02, affectés au service des tramways de la ville de Versailles, exploité par la Compagnie générale des Omnibus de Paris.

La répartition par service et par sexe en est donnée ci-après :

SEXE DES CHEVAUX.	DÉSIGNATION DES SERVICES.			
	OMNIBUS.	TRAMWAYS.	VOIES ferrées.	ENSEMBLE.
Entiers	3,525	1,002	»	4,527
Hongres	3,254	1,182	209	4,645
Juments	2,923	1,314	349	4,586
TOTAUX	9,702	3,498	558	13,758

L'effectif moyen annuel des chevaux et des voitures en service (tableau n° 10) a nécessairement suivi les oscillations de l'effectif total.

Voici, au reste, les différentes données qui se rattachent au mouvement du matériel et de la cavalerie, par périodes décennales de 1857 à 1887, et en 1890.

1° Mouvement du matériel roulant.

ÉLÉMENTS.		ANNÉES				
		1857.	1867.	1877.	1887.	1890.
		voitures.				
Nombre moyen de voitures en service par jour.	Omnibus	369	717	674	(a) 583	(b) 612
	Banlieue	94	52	18	13	13
	Voies ferrées	»	23	43	38	38
	Tramways	»	»	48	(c) 251	(c) 263
	TOTAUX	463	792	783	885	926
		kilomètres.				
Parcours kilométrique total par année.	Omnibus	11,986,065	23,733,238	23,094,983	18,590,523	19,902,377
	Banlieue	3,189,877	1,546,405	494,738	277,733	281,810
	Voies ferrées	»	774,682	1,606,800	1,409,684	1,449,424
	Tramways	»	»	1,624,789	8,413,478	8,989,952
	TOTAUX	15,176,842	26,054,325	26,821,310	28,691,418	30,623,563
		mètres.				
Parcours kilométrique moyen par voiture et par jour.	Omnibus	92,094	90,732	93,786	87,331	89,052
	Banlieue	80,475	80,748	75,514	62,165	60,293
	Voies ferrées	»	92,005	100,955	101,481	104,810
	Tramways	»	»	92,813	92,257	94,418
	MOYENNES	89,740	90,109	93,833	88,796	92,594

(a) Dont 315 à 26 et 28 places, et 268 à 40 places.
(b) Dont 323 à 26, 28 et 30 places, et 289 à 40 places.
(c) Y compris les services spéciaux du matin et les tramways à vapeur.

2° Mouvement de la cavalerie.

ÉLÉMENTS.		ANNÉES 1857.	1867.	1877.	1887.	1890.
		chevaux.				
Nombre moyen de chevaux en service par jour (*a*).	Omnibus	4,066	8,856	8,402	8,489	(*b*) 8,994
	Banlieue	868	450	143	45	83
	Voies ferrées	»	315	580	502	521
	Tramways	»	»	682	3,157	3,420
	Totaux	4,934	9,621	9,807	12,223	13,018
		mètres.				
Parcours kilométrique moyen par cheval et par jour (*c*).	Omnibus	16,624	15,813	16,550	16,386	16,262
	Tramways	»	»	14,930	16,433	16,434

(*a*) Non compris les chevaux au labour et ceux des services accessoires.

(*b*) Dont 4,242 pour les omnibus à 26, 28 et 30 places, et 4,752 pour les omnibus à 40 places.

(*c*) Les rapports annuels de la compagnie ne fournissent pas ce renseignement pour les voies ferrées et la banlieue.

L'entretien d'un nombre aussi considérable de voitures et de chevaux nécessite, on le comprend, des dépenses énormes. Ces dépenses, qui, pour 10 mois d'exploitation en 1855, n'avaient été que de 628,376 francs pour l'entretien du matériel des omnibus de Paris et de la banlieue et de 4,244,205 francs pour l'entretien des chevaux de ces mêmes services, se sont élevées, en 1890, respectivement à 3,412,175 francs pour l'entretien du matériel, et à 18,651,269 francs pour celui des chevaux.

On a indiqué ci-après la part prise dans ces derniers chiffres par chaque nature de dépense en 1890.

1° Entretien du matériel.

NATURE DES DÉPENSES.		DÉSIGNATION DES SERVICES. Omnibus.	Banlieue.	Tramways. (1)	Ensemble.	Voies ferrées.
		francs.				
1° Dépenses totales.						
Entretien et renouvellement	des voitures	1,540,329	16,359	839,705	2,396,393	
	des harnais	331,670	1,234	124,540	460,444	
	des cadrans	26,915	621	12,717	40,256	163,402
Lavage, graissage et brossage des voitures		238,198	3,802	109,680	351,680	
Totaux		2,137,112	25,019	1,086,642	3,248,773	163,402
2° Moyenne par journée	de voiture	9f56	5f35	11f41	10f05	11f82
	de cheval	0.61	0.81	0.85	0.70	0.84

(1) Y compris les tramways à vapeur.

2° Entretien des chevaux.

NATURE DES DÉPENSES.	DÉSIGNATION DES SERVICES. OMNIBUS.	BANLIEUE.	TRAMWAYS.	ENSEMBLE.	VOIES ferrées.
1° Dépenses totales.			francs.		
Nourriture des chevaux	6,427,739	58,964	2,432,154	8,918,857	
Renouvellement des chevaux	1,305,194	11,968	444,861	1,762,023	
Ferrage des chevaux	322,297	2,955	121,883	447,135	
Chevaux au labour et location de chevaux	191,784	1,719	78,264	271,767	798,818
Loyers des dépôts	2,817,373	25,834	1,065,554	3,908,761	
Solde du personnel attaché à la cavalerie	1,600,944	10,945	661,950	2,273,839	
Autres dépenses	194,827	1,782	73,460	270,069	
TOTAUX	12,860,158	114,167	4,878,126	17,852,451	798,818
2° *Moyenne par journée* de voiture	57f 54	24f 43	51f 23	55f 21	57f 77
2° *Moyenne par journée* de cheval	3.83	3.70	3.84	3.83	4.11

Pour terminer cet exposé sur la cavalerie, voici quel a été, en 1890, l'approvisionnement pour l'effectif total des chevaux, ainsi que la composition de la ration moyenne par cheval.

DÉSIGNATION DES DENRÉES.	QUANTITÉS EN MAGASIN au 31 décembre 1890.	PRIX MOYEN des DENRÉES RENDUES dans les dépôts.	VALEUR TOTALE.	RATION. COMPOSITION.	RATION. PRIX de revient.
			fr. c.		fr. m/m.
Foin	852,098 bottes.	42f 06 les 100 bottes.	274,279 59	0k 713	0 306
Paille		27 09 —	62,641 67	0 896	0 243
Avoine	26,624,278 kilogr.	18 80 le quintal	1,025,322 34	3k 474	0 653
Maïs		12 02 —	2,353,690 24	3 999	0 481
Féveroles		16 86 —	264,427 90	1 444	0 193
Son		12 79 —	574 92	0 029	0 004
Tourbe (litière)		2 80 —	1,364 98	0 471	0 013
TOTAL et MOYENNE			3,982,801 64		1 887

Dépenses du personnel attaché à l'exploitation. — Les dépenses du personnel attaché au trafic proprement dit ont suivi la marche ascendante de l'exploitation, passant de 1,132,644 francs pour 10 mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre 1855, à 12,913,537 fr. 97 en 1890.

Voici le détail de cette dernière somme, par service :

NATURE DES DÉPENSES.	OMNIBUS.	BANLIEUE.	TRAMWAYS.	ENSEMBLE.	VOIES FERRÉES.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Solde des inspecteurs de ligne....	77,106 54	1,612 06	32,839 65	111,558 25	
Solde des chefs de station.....	663,542 45	7,652 58	357,492 16	1,028,667 19	
Solde et primes des conducteurs..	1,322,378 50	»	577,358 25	1,899,736 75	
Solde et primes des cochers.....	1,416,247 50	31,515 75	607,345 15	2,055,108 40	248,213 03
Loyer et entretien des bureaux de station.....	315,319 98	800 00	134,182 18	450,302 16	
Inspection secrète.....	51,100 90	895 20	23,832 80	75,828 90	
Entretien de la voie.....	»	»	711,460 82	711,460 82	
TOTAUX.....	3,845,695 87	42,455 59	2,444,511 01	6,332,662 47	248,213 03
Moyenne par journée { de voiture.....	17.21	9.08	25.67	19.58	17.95
Moyenne par journée { de cheval.....	1.14	1.37	1.92	1.36	1.28

Droits divers payés à la ville de Paris et à l'État. — Les droits de toute nature payés par la Compagnie générale des Omnibus, tant à la ville de Paris qu'à l'État, forment une part notable des dépenses d'exploitation de cette compagnie.

Ces droits, redevances, impôts, etc., se sont élevés de 713,861 francs, en 1855, à 4,036,808 francs en 1890.

La dépense générale faite sous cette rubrique de 1855 à 1890 a été de 94,187,589 fr., dont 68,669,291 francs au profit de la ville de Paris, et 25,518,298 francs à celui de l'État.(Voir le tableau n° 20.)

En voici le résumé par catégorie de dépense :

DÉSIGNATION DES DEPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.
	fr. c.
1° Sommes payées à la ville de Paris.	
Redevances.....	45,718,198 85
Service des tombereaux.....	788,927 92
Locations sur la voie publique.....	514,162 36
Part de la ville dans les bénéfices dépassant 70 francs.....	36,343 09
Balayage.....	271,397 33
Octroi sur fourrages.....	15,503,522 61
Octroi sur matières employées aux ateliers et aux voies.....	2,534,908 15
Redevance pour l'entretien du pavage des voies, frais de contrôle et surveillance.....	3,301,830 49
TOTAL.....	68,669,290 80
2° Sommes payées à l'État.	
Contributions des ateliers, fermes, Versailles et voies ferrées.....	787,827 93
Contributions des omnibus.....	5,066,833 13
Timbre des actions et obligations.....	1,173,452 66
Enregistrement, conversions, transferts et timbres d'acquits.....	3,824,560 98
Impôt sur le revenu.....	2,754,514 67
Droits de régie.....	11,771,766 98
Frais de surveillance.....	139,342 34
TOTAL.....	25,518,298 69
TOTAL GÉNÉRAL.....	94,187,589 49

État des propriétés de la compagnie. — Cet historique serait incomplet si, après les renseignements qui viennent d'être fournis sur le matériel, la cavalerie et les approvisionnements de fourrages, on ne mettait pas en regard la situation des terrains et constructions que possède la Compagnie générale des Omnibus.

La superficie des différentes propriétés situées dans Paris et la banlieue était, au 31 décembre 1890, pour les terrains de 401,534 mètres carrés et, pour les constructions, de 210,975 mètres carrés, correspondant, au prix moyen de 50 fr. 49 par mètre superficiel de terrain et de 156 fr. 39 pour l'ensemble, à un prix de revient total de 62,798,487 fr. 35 (1).

Ces nombres se répartissent de la manière suivante :

ÉLÉMENTS.		PROPRIÉTÉS en PARTIE bâties (1).	TERRAINS ACHETÉS et bâtis par la compagnie.	ATELIERS de CARROSSERIE.	PROPRIÉTÉS SERVANT à l'exploitation des voies ferrées.	TOTAUX GÉNÉRAUX.
				francs.		
Sommes payées	sur prix d'achat et frais d'actes.	6,813,740	9,807,821	3,123,885	529,914	20,275,360
	sur constructions	7,086,775	24,687,440	8,765,491	1,983,421	42,523,127
	TOTAL.....	13,900,515	34,495,261	11,889,376	2,513,335	62,798,487
				mètres carrés.		
Superficie	du terrain.....	81,311 73	199,181 47	90,597 74	30,443 41	401,534 35
	des constructions	43,936 33	105,299 99	50,753 83	10,984 96	210,975 11
				fr. cent.		
Prix de revient par mètre superficiel	du terrain seul..	»	170 95	53 20	17 40	50 49
	du terrain et des constructions réunis.....	49 24	173 17	162 45	82 55	156 39
				chevaux.		
Capacité des écuries.....		4,062	12,015	42	1,150	17,269
				unités.		
Capacité des greniers.	bottes de foin...	512,960	2,478,783	»	73,486	3,065,229
	bottes de paille.	208,093	646,420	»	34,492	889,005
	quintaux métriques d'avoine.	56,930	239,252	»	9,226	305,408
				jours.		
Nombre de jours d'approvisionnement par cheval	foin	167	272	»	85	235
	paille.....	55	58	»	31	56
	avoine.....	185	263	»	94	234

(1) Sous cette rubrique on a compris les propriétés en partie bâties et dont les constructions ont été complétées par la Compagnie générale des Omnibus.

(1) Ces chiffres ne comprennent pas la superficie et la valeur des dépôt et bâtiments de Claye, non plus que les terres de labour de la compagnie dont voici le détail :

1° Dépôt de Claye et bâtiments : 707,466 mètres carrés de terrain et 9,628 mètres carrés de constructions, représentant, à raison de 10 fr. 23. le mètre carré (pour l'ensemble) une valeur de..... 673,503f 11c

2° Terres de labour : 641,664 mètres carrés à 17 francs l'un..... 112,102 81

Ensemble..... 785,605 92

Prix des places. — En ce qui concerne les omnibus et les tramways *desservant l'intérieur de Paris*, le tarif des places n'a jamais varié : il est resté fixé, depuis 1855, au prix de 30 centimes par place dans l'intérieur avec droit à la correspondance, et à 15 centimes sur l'impériale sans droit à la correspondance.

Quant aux prix des voies ferrées, ils ont subi des fluctuations, indiquées dans le tableau suivant :

DÉSIGNATION DES SERVICES.	PÉRIODES PENDANT LESQUELLES les tarifs ont été appliqués.	PRIX DES PLACES À L'INTÉRIEUR.	PRIX DES PLACES À L'IMPÉRIALE.
		cent.	cent.
Louvre à Saint-Cloud	1858-1864	30	20
	1864-1868	40	35
	1868-1870	50	45
	1870-1880	30	30
	1880-1890	30	15
Louvre à Sèvres	1859-1870	50	45
	1870-1880	30	30
	1880-1890	30	15
Louvre à Saint-Cloud (voie de terre)	1862-1868	45	45
	1868-1872 (suppression)	50	50
Louvre à Vincennes	1875-1890	30	15
Louvre à Versailles	1880-1890	30	15

La série des prix appliqués sur les parties extra-muros des lignes d'omnibus et de tramways est trop étendue pour pouvoir être encadrée dans la partie historique de cette note. On sait qu'en dehors des fortifications ces prix se payent par chaque section fréquentée.

Résultats généraux de l'exploitation. — *1° Ensemble des services.* — Depuis le 1er mars 1855 (premier jour de son exploitation) jusqu'au 31 décembre 1890, soit une période de 35 ans et 10 mois, la Compagnie générale des Omnibus a transporté (tabl. n° 3) 4,778,647,789 voyageurs et fait une recette totale (tabl. n° 5) de 888,340,175 francs. Cette dernière somme représente la recette brute et ne comprend pas le produit de l'échange des correspondances, soit entre les divers services de la compagnie, soit avec les tramways nord et sud.

Voici la part prise dans ces chiffres généraux par chaque service.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	ORIGINE DE L'EXPLOITATION.	NOMBRE DE VOYAGEURS transportés.	RECETTES BRUTES.
			francs.
Omnibus	1er mars 1855	3,532,807,442	661,262,686
Banlieue	1er mars 1855 (1)	80,904,566	20,806,782
Voies ferrées (y compris le service accessoire de Saint-Cloud, voie de terre)	1858	239,496,588	36,813,002
Tramways (et service matinal)	15 juin 1875	959,429,193	169,457,705
TOTAUX		4,812,637,789	888,340,175

(1) Cette date correspond seulement aux services dits de « grande banlieue », la Compagnie des Omnibus n'ayant commencé que le 15 avril 1855 l'exploitation des services dits « accessoires des lignes d'omnibus ».

Ces chiffres, quoique d'une haute éloquence, ne permettent pas de se rendre compte de l'accroissement opéré dans chaque service. On a, en conséquence, dressé le tableau suivant, qui fait ressortir, par période quinquennale, les deux éléments principaux du trafic.

ANNÉES.	DÉSIGNATION DES SERVICES.				
	OMNIBUS.	BANLIEUE.	VOIES ferrées (*).	TRAMWAYS et service matinal.	ENSEMBLE.
1° Nombre de voyageurs transportés.					
1855 (1er mars-31 décemb.).	36,000,000	4,000,000	»	»	40,000,000
1860	67,766,935	3,817,418	2,475,699	»	74,060,052
1865	101,228,900	3,350,850	2,778,361	»	107,358,111
1870 (siège de Paris)	105,651,155	2,322,462	2,105,467	»	110,079,084
1875	113,577,278	2,057,272	5,256,108	(a) 4,171,299	125,061,957
1880	107,849,512	(b) 2,693,794	13,671,120	66,679,034	190,893,460
1885	105,435,938	293,432	11,122,774	(c) 74,366,357	191,218,501
1890	113,794,461	692,901	11,023,300	(c) 72,717,702	198,228,364
2° Recettes brutes (en francs).					
1855 (1er mars-31 décemb.).	7,212,861	1,208,409	»	»	8,421,270
1860	12,983,012	1,170,647	304,752	»	14,458,411
1865	18,912,222	810,038	594,044	»	20,316,304
1878 (siège de Paris)	19,429,100	544,628	370,838	»	20,344,566
1875	21,374,735	498,570	821,176	(a) 742,437	23,436,918
1880	20,123,117	(d) 422,046	1,890,257	11,598,044	34,033,464
1885	19,964,087	50,573	1,682,516	(c) 13,054,082	34,751,258
1890	21,593,552	115,151	1,606,031	(c) 12,936,564	36,251,298

(*) Y compris le service accessoire de Saint-Cloud (voie de terre).
(a) L'exploitation des tramways a commencé le 15 juin 1875.
(b) Y compris 2,182,317 voyageurs pour la ligne du Louvre à Versailles.
(c) Y compris la ligne du Louvre à Versailles.
(d) Y compris 319,394 francs pour la ligne du Louvre à Versailles.

Le maximum atteint par l'ensemble des services correspond à l'année 1889 (Exposition universelle) pendant laquelle la compagnie a transporté 214,296,940 voyageurs et fait une recette totale de 39,744,112 francs.

Il ne semble pas sans intérêt, du reste, de se rendre compte des minima et maxima atteints par les divers services de la Compagnie générale des Omnibus depuis l'origine de son exploitation.

DÉSIGNATION des SERVICES.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION pendant l'année de début.			MAXIMUM ATTEINT.				RÉSULTATS D'EXPLOITATION en 1890.	
	Années.	Voyageurs.	Recettes.	ANNÉES.	VOYAGEURS.	ANNÉES.	RECETTES.	Voyageurs.	Recettes.
			francs.				francs.		francs.
Omnibus	1855	36,000,000	7,212,861	1889	121,157,979	1889	23,241,155	113,794,461	21,593,552
Banlieue	1855	4,000,000	1,208,409	1859	4,753,292	1857	1,652,459	692,901	115,151
Voies ferrées	1858	1,587,917	196,591	1882	(b)16,010,721	1882	(b) 2,415,051	11,023,300	1,606,031
Tramways (a)	1875	4,171,299	742,437	1889	80,787,301	1889	14,595,802	72,717,702	12,936,564
ENSEMBLE des services.	1855	40,000,000	8,421,270	1889	214,296,940	1889	39,744,112	198,228,364	36,251,298

(a) Y compris les services spéciaux du matin et les tramways à vapeur.
(b) Y compris la ligne du Louvre à Versailles (3,205,966 voyageurs et 429,718 francs de recettes).

Causes auxquelles peut être attribué l'accroissement du trafic. — Les causes auxquelles doit être attribué cet énorme accroissement du trafic sont — chacun le sait — : l'extension de Paris et, par cela même, le développement donné aux lignes qui ne dépassaient pas les anciennes barrières ; ensuite, les grands événements, comme les expositions universelles ; enfin, la mise successive en exploitation des tramways et des lignes nouvelles desservies par les omnibus à 40 places et à 3 chevaux.

L'appoint apporté par les *services spéciaux des expositions* est indiqué dans le tableau suivant :

EXPOSITIONS UNIVERSELLES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE VOYAGEURS transportés.	RECETTES BRUTES.
			francs.
1855	Ligne spéciale	(?)	34,610
1867	Service spécial de la Madeleine	477,954	108,280
	Petits services du soir	356,458	81,992
	Palais-Royal—Pont d'Iéna (voies ferrées)	1,768,660	267,563
	TOTAUX	2,603,072	457,835
1878	Palais-Royal—Porte Rapp	496,080	101,405
	Louvre—Pont d'Iéna (voies ferrées)	885,360	171,215
	TOTAUX	1,381,440	272,620
1889	Palais-Royal—École militaire (Omnibus à 26 places)	317,567	69,020
	Gare St-Lazare—Porte Rapp (Omnibus à 40 places)	438,461	95,161
	Place de la République—Quai d'Orsay (Omnibus à 40 places)	604,136	126,299
	Bastille—Quai d'Orsay (Tramways à 51 places)	765,967	157,251
	Louvre—Porte Rapp (Tramways à 51 places)	518,641	111,116
	Trocadéro—Ceinture (Tramway à vapeur)	394,043	59,070
	TOTAUX	3,038,815	617,917

En réalité, les chiffres qui précèdent ne sont qu'apparents et ne donnent pas une idée exacte de l'accroissement réel du trafic procuré à la Compagnie des Omnibus par les expositions. Les lignes spéciales, en effet, n'ont pas été les seules qui aient servi au transport des voyageurs vers le lieu des expositions, et il convient plutôt de rapprocher le nombre total des voyageurs transportés pendant chacune de ces années de celui de l'année précédente pour faire ressortir en même temps la part très notable apportée par les autres lignes,

EXPOSITIONS UNIVERSELLES.	TRAFIC PENDANT LES ANNÉES d'expositions universelles.		TRAFIC PENDANT LES ANNÉES précédant celles des expositions.		EXCÉDENTS CORRESPONDANT AUX années d'expositions.	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
		francs.		francs.		francs.
1855	40,000,000	8,421,270	34,000,000	7,501,627	6,000,000	919,643
1867	127,004,847	24,125,472	113,554,396	21,326,022	13,450,451	2,799,450
1878	176,386,700	32,387,843	143,208,457	26,073,095	33,178,243	6,314,748
1889	214,296,940	39,744,111	192,217,257	35,110,700	22,079,683	4,633,411

Si, d'autre part, on examine les résultats acquis par le remplacement des anciennes voitures à 26 et 28 places par des voitures à 30 et 40 places ou des tramways, les chiffres présentent un très grand intérêt.

Le résumé ci-dessous, extrait des tableaux détaillés nos 17 et 18 fait ressortir par groupes de lignes, les faits les plus frappants de cette transformation.

Les tableaux nos 17 et 19, relatifs aux recettes des mêmes lignes, ne sont pas moins éloquents.

ANNÉES.	NOMBRES ABSOLUS DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS par les lignes				PROGRESSION P. 100 PAR RAPPORT À 1874 pour les lignes			
	restées desservies par des omnibus à 26 et 28 places.	dont les voitures à 26 et 28 places ont été remplacées par des			restées desservies par des omnibus à 26 et 28 places.	dont les voitures à 26 et 28 places ont été remplacées par des		
		omnibus à 30 places.	omnibus à 40 places.	tramways à 51 places.		omnibus à 30 places.	omnibus à 40 places.	tramways à 51 places.
	milliers de voyageurs.				p. 100.			
1874	22,911	19,455	49,057	19,723	100	100	100	100
1875	23,820	19,859	49,843	**23,379**	104	102	102	**118**
1876	27,500	19,349	50,652	**29,056**	120	99	103	**147**
1877	23,598	20,159	51,173	**31,783**	103	103	104	**161**
1878 (*)	20,583	21,062	51,131	**45,187**	90	108	104	**230**
1879	16,487	18,639	**47,039**	*44,734*	72	96	**96**	*226*
1880	17,336	18,928	**50,616**	*52,776*	76	97	**121**	*267*
1881	17,026	18,447	**60,501**	*51,732*	74	95	**123**	*262*
1882	17,328	18,426	**61,883**	*53,742*	76	95	**126**	*273*
1883	17,181	18,425	*63,456*	*58,340*	75	95	*129*	*296*
1884	16,757	17,768	*62,646*	*57,537*	73	91	*127*	*293*
1885	15,471	16,123	*59,710*	*55,995*	68	82	*121*	*284*
1886	15,578	16,219	*61,418*	*55,549*	68	82	*125*	*282*
1887	15,421	16,062	*61,759*	*52,897*	67	82	*126*	*268*
1888	15,578	**16,446**	*63,101*	*53,334*	68	**84**	*129*	*270*
1889 (*)	17,467	**18,505**	*68,792*	*57,632*	76	**95**	*140*	*292*
1890	15,995	**18,754**	**64,622**	*54,568*	70	**97**	**132**	*277*

NOTA. — Les chiffres ordinaires s'appliquent aux années précédant le remplacement des anciennes voitures ; les chiffres **gras**, aux années pendant lesquelles le remplacement s'est effectué ; enfin, les chiffres *penchés*, aux années pendant lesquelles il n'y a eu aucun remplacement.

(*) Exposition universelle.

Ainsi, tandis que les lignes restées desservies par les anciennes voitures à 26 et 28 places ont vu leur trafic décroître considérablement par rapport à 1874, le nombre des voyageurs s'est, au contraire, notablement accru sur les autres lignes dont l'ancien matériel a été remplacé par des omnibus à 40 places et des tramways, atteignant, pour les omnibus à 40 places, une progression de 40 p. 100 en 1889, et, pour les tramways, de 196 p. 100 en 1883.

En ce qui concerne les lignes desservies par des voitures à 30 places, les effets du remplacement n'ont pu se faire sentir que légèrement, quant à présent. Cependant, on peut constater un certain relèvement passant de 82 p. 100, en 1887, à 97 p. 100 en 1890, mais restant encore inférieur au trafic de 1874 représenté par 100.

Les lignes qui ont concouru à l'établissement des chiffres qui viennent d'être fournis sont détaillées dans le tableau qui va suivre. On a indiqué, pour chacune d'elles, les

deux éléments du trafic en 1874 et en 1890, ainsi que le maximum atteint entre ces deux années.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS.			RECETTES.		
	1874.	Maximum atteint.	1890.	1874.	MAXIMUM atteint.	1890.
	milliers de voyageurs.			milliers de francs.		
1° Lignes restées desservies par des omnibus à 26 et 28 places.						
Auteuil–Madeleine	1,758	(1867)	1,987	1,142	340 (1878)	370 208
Gare du Nord–Boulevard Saint-Marcel	3,301	(1877)	3,776	943	626 (1877)	708 185
Ménilmontant–Gare Montparnasse	4,546	(1875)	4,754	4,655	870 (1875)	909 892
Charonne–Place d'Italie	2,167	(1876)	2,299	1,874	366 (1875)	381 325
Gare d'Orléans–Square Monthoion	2,550	(1876)	2,636	1,146	462 (1876)	485 229
Grenelle–Bastille	3,284	(1875)	3,419	935	594 (1875)	615 180
Place de la République–École Militaire	1,664	(1878)	2,228	1.231	299 (1878)	427 232
Montmartre–Place Saint-Jacques	3,641	(1889)	4,132	4,069	703 (1889)	815 800
ENSEMBLE des lignes (a)	22,911	(1876)(*)27,500		15,995	4,260 (1875)	4,427 3,050
2° Lignes dont l'ancien matériel a été remplacé par des omnibus à 30 places.						
Place Wagram–Bastille	3,526	(1890)	5,423	5,423	711 (1890)	1,048 1,048
Place Pigalle–Halle-aux-Vins	2,349	(1880)	2,740	2,054	455 (1883)	531 403
Belleville–Louvre	2,929	(1878)	3,006	2,690	508 (1878)	542 484
Vaugirard–Gare Saint-Lazare	4,196	(1876)	4,540	2,972	818 (1877)	896 605
Grenelle–Porte-Saint-Martin	3,052	(1876)	3,778	3,193	573 (1878)	740 621
Panthéon–Place Courcelles	3,403	(1874)	3,403	2,422	653 (1874)	653 497
ENSEMBLE des lignes	19,455	(1878)(*)21,062		18,754	3,719 (1878)	4,100 3,659
3° Lignes dont l'ancien matériel a été remplacé par des omnibus à 40 places.						
Madeleine–Bastille	10,072	(1883)	15,028	13,931	1,783 (1882)	2,642 2,441
Batignolles–Jardin-des-Plantes	3,396	(1889)	4,760	4,461	664 (1889)	936 870
Batignolles–Clichy–Odéon	5,673	(1889)	9,515	9,041	1,116 (1889)	1,853 1,718
Porte-Maillot–Hôtel-de-Ville (b)	3,663	(1889)	5,420	5,099	599 (1889)	1,088 1,012
Trocadéro–Gare de l'Est (c)	3,625	(1889)	7,146	6,519	714 (1889)	1,412 1,255
Petite-Villette–Champs-Élysées	2,844	(1880)	3,945	3,477	513 (1880)	712 630
Passy–Bourse	2,433	(1889)	3,410	3,213	494 (1889)	661 615
Ternes–Filles-du-Calvaire (d)	5,132	(1889)	7,588	7,014	975 (1889)	1,436 1,316
La Villette–Place Saint-Sulpice	4,426	(1883)	5,220	4,756	827 (1889)	952 886
Saint-Philippe-du-Roule–Gare de Lyon (e)	4,520	(1875)	4,590	3,564	816 (1875)	825 665
Gare du Nord–Place du Maine	3,273	(1877)	3,811	3,544	656 (1878)	765 718
ENSEMBLE des lignes	49,057	(1889)(*)68,792		64,622	9,157 (1889)	13,071 12,156

(*) Par la raison que le maximum n'a pas été atteint pendant la même année pour l'ensemble des lignes, les totaux marqués d'un astérisque ne sont pas le résultat de l'addition des maxima partiels inscrits au-dessus, mais bien le maximum de l'ensemble des lignes pour l'année indiquée à côté.

(a) Il y a lieu de faire remarquer que les totaux correspondant à cette catégorie de lignes ne représentent que le trafic de celles qui existaient en 1874, les lignes créées ou supprimées depuis ne permettant pas de comparaison.

(b) Louvre à Courbevoie de 1874 à 1879 et, de 1879 à 1890, ligne actuelle.

(c) Chaillot à la Gare de l'Est de 1874 à 1880 et, de 1880 à 1890, ligne actuelle.

(d) De 1874 à 1882, Ternes aux Filles-du-Calvaire et, de 1882 à 1890, les deux lignes réunies : Ternes–Filles-du-Calvaire et Rond-point-des-Ternes–Filles-du-Calvaire.

(e) Saint-Philippe-du-Roule–Barrière-de-Charenton de 1874 à 1880 et, à partir de 1880, ligne actuelle.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS.			RECETTES.		
	1874.	Maximum atteint.	1890.	1874.	MAXIMUM atteint.	1890.
	milliers de voyageurs.			milliers de francs.		
4[b] Lignes dont l'ancien matériel a été remplacé par des tramways.						
Montrouge-Gare de l'Est.....	4,535	(1889) 12,241	11,642	883	(1889) 2,300	2,159
Louvre-Charenton (*a*).....	2,216	(1883) 5,071	3,472	381	(1882) 995	580
Étoile et Trocadéro-La Villette (*b*).....	3,817	(1889) 12,853	11,683	724	(1889) 2,315	2,065
Louvre-Cours de Vincennes (*c*).....	3,419	(1889) 9,465	9,067	679	(1889) 1,726	1,650
Louvre-Vincennes (*d*).....	2,425	(1880) 9,251	8,048	410	(1878) 1,529	1,167
Cimetière Saint-Ouen-La Bastille (*e*)....	3,311	(1886) 11,223	10,656	602	(1886) 1,836	1,825
ENSEMBLE des lignes.....	19,723	(1883) (*f*)58,340	54,568	3,679	(1889) (*f*)10,064	9,446

(*a*) De 1874 à 1878, Louvre à Bercy; depuis 1878, ligne actuelle.

(*b*) De 1874 à 1875, les Ternes à Belleville; ligne remplacée, à partir de 1875, par celle de la Villette à l'Étoile et, de 1878, par celle du Trocadéro à la Villette. (Les chiffres ci-dessus concernent ces deux dernières lignes réunies.)

(*c*) De 1874 à 1877, Arts-et-Métiers à Vincennes; depuis 1877, ligne actuelle.

(*d*) De 1874 à 1875, Palais-Royal au Trône; depuis 1875, ligne actuelle.

(*e*) De 1874 à 1878, Montmartre à la Bastille; depuis 1878, ligne actuelle du cimetière Saint-Ouen à la Bastille. (Les chiffres ci-dessus concernent les sections intra et extra-muros réunies.)

(*f*) Voir l'observation (*) de la page précédente.

Répartition du trafic par nature de place et de trajet. — Les renseignements statistiques produits par la Compagnie générale des Omnibus ont permis de se rendre compte de la nature des places occupées par les voyageurs (du moins en ce qui concerne les omnibus et les tramways), ainsi que de la part prise par les voyageurs ayant usé du droit à la correspondance, également pour ces mêmes services.

A l'aide du tableau spécial n° 13, qui traduit ces données année par année, on trouve que la proportion par nature de place et de trajet s'établit comme il suit:

1° Répartition du trafic par nature de place.

DÉSIGNATION des SERVICES ET DES PÉRIODES.	DONNÉES ABSOLUES.			PROPORTION P. 100.	
	VOYAGEURS d'intérieur.	VOYAGEURS d'impériale.	ENSEMBLE.	Voyageurs d'intérieur.	Voyageurs d'impériale.
Omnibus (1858-1890).....	1,949,349,081	1,416,483,997	3,365,833,078	58	42
Tramways (1875-1890) (*a*)...	529,854,123	428,671,974	958,526,097	55	45
TOTAUX ET MOYENNES...	2,479,203,204	1,845,125,971	4,324,329,175	57	43

(*a*) Les voyageurs transportés par les services spéciaux du matin ne sont pas compris dans ces chiffres, non plus que ceux transportés par les voies ferrées (Louvre à Sèvres, à Saint-Cloud et à Vincennes).

2° Répartition du trafic par nature de trajet.

DÉSIGNATION des SERVICES ET DES PÉRIODES.	DONNÉES ABSOLUES.			PROPORTION P. 100.	
	VOYAGEURS par trajet direct.	VOYAGEURS par correspondance.	ENSEMBLE.	Voyageurs par trajet direct.	Voyageurs par correspondance.
Omnibus (1856-1890).....	2,909,505,104	557,302,338	(b) 3,466,807,442	84	16
Tramways (1875-1890) (a)..	794,568,054	163,958,043	958,526,097	83	17
TOTAUX ET MOYENNES...	3,704,073,158	721,260,381	(b) 4,425,333,539	83	17

(a) Les voyageurs transportés par les services spéciaux du matin ne sont pas compris dans ces chiffres, non plus que ceux transportés par les voies ferrées (Louvre à Sèvres, à Saint-Cloud et à Vincennes).
(b) Augmentation de 101,004,364 voyageurs par rapport au chiffre du tableau précédent, correspondant aux quantités transportées en 1856 et 1857, pour lesquelles la répartition, par nature de trajet, a pu être établie.

La part des voyageurs d'intérieur est donc supérieure de 14 p. 100 à celle des voyageurs d'impériale.

D'autre part, les voyageurs transportés par correspondance représentent seulement 17 p. 100 du trafic total.

Les données afférentes à l'année 1890 (voir tableaux n° 8 et 21) ne s'écartent que de 1 p. 100 des chiffres indiqués plus haut pour la période de 35 ans, de 1856 à 1890.

Résultats de l'exploitation par ligne. — S'il a été possible de s'étendre, dans cette note, sur les résultats généraux de l'exploitation pour l'ensemble des services de la Compagnie générale des Omnibus, il ne peut en être ainsi pour chacune des lignes qui composent ces services, à cause de leur grand nombre.

Le lecteur voudra bien consulter les tableaux spéciaux n°s 22 à 26, qui donnent la nomenclature de toutes les lignes d'omnibus, de banlieue, de voies ferrées et de tramways disparues ou restant exploitées au 31 décembre 1890. Il y trouvera, en outre, l'historique de chaque ligne, ainsi que les résultats de son exploitation (voyageurs et recettes) depuis l'origine; enfin, par des chiffres soulignés, le maximum atteint comme unités transportées et comme recettes.

Services rendus pendant le siège de Paris et la Commune (1870-1871). — On ne saurait terminer l'historique de la Compagnie générale des Omnibus sans rappeler les services que cette compagnie a rendus pendant le siège de Paris et la Commune.

Les personnes qui ont assisté aux douloureuses épreuves infligées à la capitale pendant de trop longs mois, peuvent se souvenir encore des efforts qui ont été faits pour la défense. A ce moment, où tous les ressorts devaient se tendre outre mesure, la Compagnie générale des Omnibus ne pouvait rester en arrière par sa puissance formidable en moyens de transport : ses nombreux véhicules, sa forte cavalerie et son personnel exercé devaient être d'un grand concours à l'autorité militaire.

Exploitation des services. — Malgré les réquisitions de jour et de nuit qui lui étaient adressées pour le service de l'artillerie, des pontonniers, du génie civil et militaire de la ville de Paris, de la Garde nationale, de l'intendance et du transport des blessés dans les ambulances, la Compagnie des Omnibus put faire face aux exigences de la circulation locale, et remplir les conditions qui lui étaient imposées par son traité avec la ville de Paris.

Cependant, dès le début de l'investissement, les services de banlieue durent être supprimés. On ne maintint que trois petits services auxiliaires dits « rabatteurs ». Il en fut de même pour les services de la voie ferrée : l'embranchement de Sèvres fut supprimé ; le service de Boulogne, réduit à 4 voitures, dut aussi être arrêté, d'abord au Point-du-Jour, puis au pont de Grenelle.

A l'armistice, le service put se rétablir presque d'une manière générale : des approvisionnements nouveaux de fourrages purent rentrer de l'extérieur dans les greniers de la compagnie, en même temps qu'on remplaça une partie des vides faits dans la cavalerie.

Mais cette reprise de la vie ordinaire fut de courte durée. L'apparition de la Commune et les jours sombres qui la suivirent vinrent de nouveau jeter le désarroi dans l'économie de l'administration.

« Les chevaux et les voitures, enlevés dans les dépôts ou arrêtés sur la voie publique en cours de service, étaient employés au transport des hommes, des vivres, des armes, des munitions et des matériaux, et envoyés aux remparts, dans les forts ou sur les lieux mêmes du combat. Dans certaines journées, ces réquisitions, faites presque toujours à main armée et avec des menaces de violence en cas de refus, portèrent sur plus de 400 chevaux et 200 voitures. »

Enfin, les tristes effets de la guerre de 1870-1871 atteignirent aussi les fermes que la compagnie possède à Claye et à Courgain. Là, comme partout ailleurs, l'ennemi, tout en réquisitionnant à outrance les provisions provenant des récoltes précédentes, portait également un préjudice énorme aux récoltes en préparation.

Organisation du personnel. — L'éloge général fait à la compagnie doit s'étendre sur le personnel dont le dévouement a été grand dans les circonstances qui viennent d'être mentionnées.

Sur l'autorisation qui lui fut accordée par le Gouvernement, la Compagnie des Omnibus organisa un corps spécial composé d'un bataillon et d'un escadron du train. Cette organisation fut conçue dans le but d'éviter l'éparpillement du personnel en le réunissant en un seul corps dont le service était combiné de manière à ne pas entraver la marche de l'exploitation et à concilier ainsi les intérêts de la défense avec ceux de la compagnie.

Le bataillon avait pour mission de monter la garde dans les établissements de la compagnie, pour la sécurité des dépôts et celle des propriétés voisines.

L'escadron du train était chargé, à des conditions de prix déterminées, du service de l'intendance à l'état-major de la garde nationale et de l'armée ; il devait, en outre, fournir à toutes réquisitions, pour les services de l'artillerie et des transports pendant le siège.

Dégâts occasionnés et pertes subies. — Parmi les dégâts matériels survenus pendant le siège de Paris, il faut mentionner ceux qui ont atteint sept des dépôts de la compagnie situés à Auteuil, Grenelle, Vaugirard, Montrouge, à la barrière du Maine, à la Vallée et dans la rue Monge.

Dans le dépôt d'Auteuil, un seul obus, en éclatant dans une écurie, tua 9 chevaux et en blessa 7 assez grièvement pour qu'il fallût les abattre.

Pour compléter cette liste, il faut ajouter 1,017 autres chevaux vendus aux boucheries civiles et militaires ; 2 disparus à Nogent pendant le siège ; enfin, 50 tués ou disparus pendant la Commune.

Il fallut aussi déplorer le sort de plusieurs employés victimes de leur courageux dévouement ; entraînés avec leurs voitures mises en réquisition ou accompagnant volontairement leurs attelages pour nourrir et soigner les chevaux abandonnés à

l'aventure, ces malheureux, confondus avec les insurgés, furent tués, blessés ou faits prisonniers pendant l'action.

En résumé, les dommages financiers causés à la compagnie représentaient une perte moyenne de 20,000 francs par jour pendant l'investissement. L'exercice de 1871, commencé avec le bombardement de Paris, présentait, à la fin du mois de janvier, un déficit de 600,000 francs, déficit qui ne fut réparé que pour une très faible partie pendant la période d'accalmie qui précéda la Commune. Enfin, les combats qui se livrèrent dans Paris entraînèrent une interruption de service qui causa à la compagnie une perte de 400,000 francs. Joignant à ces pertes celles touchant le matériel et la cavalerie, ainsi que les dommages faits aux fermes de Claye et de Courgain (163,898 francs), on a un bilan aussi exact que possible des pertes générales de la Compagnie des Omnibus.

Une des causes principales de la diminution des recettes fut le transport des soldats de la garde nationale et de la garde mobile en service actif, assimilés pendant la guerre aux soldats de l'armée qui, aux termes de l'article 10 du traité avec la ville de Paris, avaient droit à une réduction du prix des places dans les voitures de la compagnie.

4° BATEAUX À VOYAGEURS.

De même que, dans la partie relative aux moyens de transport par terre dans Paris, on a intentionnellement passé sous silence les services à destination éloignée, on laissera de côté, en ce qui concerne les bateaux à voyageurs, les services autres que ceux qui ont desservi ou desservent l'intérieur de Paris et la petite banlieue.

Cette élimination comprend les coches d'eau prenant autrefois des voyageurs à destination de Meaux et de quelques autres villes (Corbeil, Montereau, Nogent, Briare et Auxerre), ainsi que les navires à vapeur faisant, sous le règne de Louis-Philippe, et même depuis, le service des voyageurs pour Rouen, le Havre, Londres et autres ports étrangers.

SERVICES DISPARUS.

Passeurs d'eau. — Au temps où Lutèce ne s'étendait pas au delà de la Cité, nos ancêtres avaient à leur disposition, pour la traversée des bras de la Seine, deux ponts situés : l'un au nord, l'autre au midi de l'île.

Ces moyens de communication, alors suffisants, cessèrent de l'être lorsque, plus tard, la ville vint s'asseoir sur les rives mêmes de la Seine. Il s'établit successivement de nouveaux quartiers qui, tout en se regardant de près, ne s'en trouvaient pas moins séparés, et que les deux seuls ponts existants ne desservaient que dans des conditions désavantageuses, par les détours qu'ils occasionnaient.

La construction de nouveaux ponts s'imposa par la suite; mais, en attendant la mise en pratique de ces travaux, on installa des services de *passages d'eau* à des endroits déterminés.

On ne saurait préciser l'époque exacte à laquelle ces services commencèrent à fonctionner, mais on est autorisé à croire qu'ils remontent fort loin.

Le document le plus ancien que l'on connaisse sur leur existence date de 1297 : c'est une ordonnance de police, insérée dans le *Livre des métiers de Paris* d'Étienne Boileau, qui prouve combien déjà étaient nombreux à cette époque les gens affectés à la batellerie de passage.

Voici, dans sa naïveté, ce document très curieux au point de vue historique, mais qui ne contient par le fait aucun règlement à leur égard :

« L'an de grâce mil cciiij** et dix-sept, le sémadi amprès la feste Saint-Barnabé l'apostre.

Ce est la requeste que les bateliers dou port Saint-Landri et des autres ports de Paris ont faite à sire Robert Mang., prevost de Paris, pour le profit de la ville et de tout le commun.

Primièrement, que les personnes qui ne sunt souffisenz pour passer qui s'entremètent de passer, et ne sevent l'usage de passer, soient ostez; et de ces choses fère que preudeshommes dou mestier des plus enciens, et de ceus qui plus sunt aprouvez dou mestier, soient elleuz et establiz.

Laquèle requeste faite, comme nous, prevost desus dit, la veissons resenable et honeste, dou consail de bone gent, nous avons establi aus dites choses les personnes dons les nons s'ensuient : ce est assavoir Thomas le moine de Garllande, Amarri le plungieur de Garllande, Richart Petit-Bon dou port Saint-Gervès, Guill-Toillat dou port Saint-Landri, Robin Goignat, Geuffroy Coille-Molle, et Symon Bataille, passeur le Roy. Les quex jurèrent que léaument se porteront en l'office de la requeste davant dite, einsi que il nous raporteront ce qui sera à corrigier des bateaus et des passeurs. »

Jusqu'en 1384, il n'exista à Paris que les deux anciens ponts datant de l'origine de la ville. A ce moment on construisit celui de Saint-Michel, qui ouvrit un nouveau passage.

Cependant, quelques années auparavant, le grand pont fut rompu et son effondrement vint jeter des entraves dans le commerce de la ville. Le prévôt de Paris y remédia en prenant sur les ports en amont et en aval les bacs nécessaires tant pour faciliter l'entrée des voitures et des marchandises que pour servir aux travaux qu'il convenait de faire pour la réparation de ce pont.

Cette sage mesure, issue de l'initiative privée du premier magistrat, souleva de vives plaintes de la part des parties intéressées; les religieux de Saint-Denis furent des premiers à se pourvoir au Parlement pour la restitution d'un de leurs bacs que le prévôt fit prendre au port de Neuilly (avril 1375).

On se dispensera de citer ici cette requête qui n'offre qu'un intérêt relatif et que le lecteur pourra trouver dans le *Traité de la police* de De La Mare.

La profession de passeur d'eau ne s'est pas toujours accomplie dans une sérénité parfaite. Dans les moments de trouble on les observa de près; alors, ils étaient obligés de se faire connaître au magistrat de police et de déclarer les ports auxquels ils désiraient être attachés. Outre cela, les règlements leur ordonnaient, *sous peine de mort*, de mettre des chaînes et des ferrures à leurs bateaux et de les amener tous les jours, aux heures marquées sur les ports de Paris; il leur était également défendu de laisser leurs bateaux hors la ville et de passer de nuit aucune personne de tel état ou condition qu'elle fût (Ordonnances de police des 27 juillet 1392 et 6 juillet 1404).

Les mesures rigoureuses qui planaient sur la profession des passeurs d'eau s'adoucirent peu à peu. L'ordonnance de Charles V, de l'an 1415, ne les menaça plus des mêmes peines; elle leur prescrivait un apprentissage de sept ans et leur défendait de laisser conduire leurs barques par les apprentis avant la quatrième année de l'apprentissage; celle de 1672, rédigée dans un temps plus heureux, se contenta de réduire cette profession à de simples règles qui ne regardaient que la capacité des passeurs d'eau, la promptitude et la commodité de ce service journalier. En voici les principales dispositions :

«CHAP. V. — ART. 7. — Ne sera reçu aucun au métier de maître-passeur d'eau, qu'il n'ait fait apprentissage chez un maître pendant deux ans, et ne seront reçus au dit métier qu'après avoir fait expérience devant les maîtres du métier, ce qui sera par eux attesté au prévôt des marchands et échevins, lors de la réception desdits maîtres-passeurs.

ART. 8. — Seront tenus les maîtres-passeurs d'eau, avoir flettes garnies de leurs avirons et crocqs en nombre suffisant, aux endroits qui leur seront désignés par les prévôts des marchands et échevins, pour passer sur la rivière ceux qui se présenteront depuis le soleil levant jusqu'au couchant; à eux fait défenses de passer la nuit, à peine d'amende pour le payement de laquelle seront leurs dites flettes saisies, et, s'il est ordonné, vendües.

ART. 9. — Seront lesdits passeurs d'eau tenus de passer, quand il se trouvera dans leurs bateaux le nombre de cinq personnes, sans qu'ils puissent faire attendre les passagers; à eux fait défenses de prendre plus grands salaires que ceux qui leur auront été attribués par le prévôt des marchands et échevins, à peine de concussion, et iront toutes personnes reçues à dénoncer telles exactions, et le tiers des amendes adjugées aux dénonciateurs.

ART. 10. — Demeureront lesdits maîtres-passeurs d'eau responsables de toutes personnes arrivées en leurs bateaux, conduits par leurs compagnons de rivière, et

solidairement tenus avec eux de la restitution et des amendes, en cas d'exaction au delà de la taxe, qui sera de six en six mois affichée sur les ports.»

En 1738, les fonctions des passeurs d'eau étaient encore les mêmes qu'en 1672; cependant, alors qu'autrefois ils exerçaient cette profession sur les simples concessions du prévôt des marchands et des échevins, celle-ci se trouvait maintenant érigée en titre d'office par l'édit du mois d'avril 1704, qui créa nombre d'autres charges sur les ports de Paris.

«Ces offices, dit encore De La Mare, dans son *Traité de la police*, appartenaient à différents particuliers; ils pouvaient les exercer eux-mêmes, si le bureau de la ville les jugeait capables de faire le service; sinon, il y commettait des sujets expérimentés: les uns et les autres travaillaient à l'exclusion des compagnons de rivière et des garçons de bateaux dans l'étendue des limites qui leur étaient marquées.»

Une déclaration du roi du 22 mars 1713 confirma les droits, fonctions, passages et limites dont jouissaient les offices de *bateliers-passeurs d'eau* dans la ville de Paris, conformément aux arrêts du Parlement de Paris, sentences et règlements sur ce intervenus des 22 octobre 1588, 13 mai 1596, 26 octobre de la même année, 2 juin 1605, octobre 1610, 19 septembre 1614, 11 décembre 1619, 23 juin 1635, 24 octobre 1642, 28 avril 1645, 9 juin 1646 et 1er mars 1695.

Jusqu'à la fin de leur existence dans Paris, qui date du commencement de ce siècle, les passeurs d'eau ont été soumis aux règlements ordinaires de la police sur la navigation; leur suppression s'est opérée d'elle-même au fur et à mesure de la construction des ponts auxquels leur service suppléait dans une certaine mesure.

Les *stations de passages d'eau* ont varié avec les agrandissements de la ville. En 1297, on en comptait trois: le port Saint-Landri [1], la Grève et Saint-Gervais étaient alors les points de départ des bateaux qui faisaient passer les piétons et les chevaux d'une rive de la Seine à l'autre. Au commencement du XVe siècle, les bateaux stationnaient au Louvre, à Saint-Gervais, à Saint-Landri, à Notre-Dame, à Saint-Bernard et aux barrières. Telles sont, du moins, les stations que leur assigne Charles VI dans l'ordonnance de 1415.

En 1754, la situation s'était un peu modifiée: le *Journal du Citoyen* de cette année dit: «Sur les bords de la rivière, on trouve en plusieurs endroits des batelets pour passer l'eau: à la Rapée, devant l'Hôpital-Général, pour aller du faubourg Saint-Marcel à celui de Saint-Antoine; au Mail, et pour les passagers des coches, etc.; au port de la Grève, qui conduit à celui de Saint-Landry; au port Saint-Nicolas, qui conduit au quai de la Sorbonne (ou Malaquais); au port de la Conférence, qui conduit à celui des Invalides (à cheval et en voitures).»

Chaque batelet, qui passait ordinairement cinq personnes, coûtait 2 sols et 6 deniers, soit 6 deniers par personne. Cependant, une personne seule pouvait obliger le passeur à partir, en payant «voiture complette».

Les départs se succédaient à intervalles très rapprochés. Mercier, dans son *Tableau de Paris en 1787*, estime que le nombre des passagers s'élevait à 200 par jour. On payait encore 6 deniers par personne, et ce péage, qui était affermé, rapportait, tous frais payés, une assez forte somme. On peut en déduire que la circulation, dans le sens transversal de la Seine, était relativement intense.

---

[1] Le port Saint-Landri était au bout de la rue Saint-Landri, au nord de la Cité. C'est dans ce port que fut embarqué le corps d'Isabeau de Bavière, femme de Charles VI, pour être transféré à Saint-Denis.

A ce moment, voici quels étaient encore les lieux de passage : en face de la montagne de Passy ; devant Auteuil ; vis-à-vis les Invalides ; au droit de la place Louis XV ; au port Saint-Nicolas ; aux ports au « bled » et de Saint-Landry ; devant l'Arsenal et à la Rapée.

Les nombreux guides et ouvrages de toute sorte consultés depuis 1787 ne laissent aucune trace de l'existence des bacs dans Paris. On n'en saurait déduire cependant qu'ils ont cessé d'exister avant les premières années du XIXe siècle, mais seulement au fur et à mesure de la construction des différents ponts qui leur ont donné le coup de grâce, c'est-à-dire dans le premier quart de ce siècle.

Bachoteurs. — Les services de passages d'eau n'étaient pas les seuls en activité sur la Seine.

On a vu précisément (p. 19) que le roi Louis XIV autorisa, en 1657, l'établissement, à Paris, de carrosses de louage pouvant aller à 4 et 5 lieues à la ronde. Cette facilité de transport, fort goûtée des Parisiens du XVIIe siècle, devint insuffisante pendant la belle saison. Il s'établit alors une petite flottille de batelets de toute sorte qui vint faire une concurrence assez redoutable à ces carrosses.

Dans un livre intéressant intitulé : « *Les curiosités de Paris, par M. L. R.* », daté de 1716, on trouve le passage suivant concernant ces bateaux : « Le long de la rivière, vous verrez, tous les jours et à toute heure, nombre de ces petits bateaux qui, pour 2, 3 ou 4 sols, selon le lieu, par personne, vous mèneront aux villages des environs les plus agréables pour la promenade de la bonne chère, comme Chaillot, Passy, Autheuil, Boulogne, Saint-Cloud, le moulin de Javelle. Au bas du Pont-Royal, vous trouverez la Galliote de Sève pour Versailles et celle de Saint-Cloud ; elles partent, les matins, l'une à 8 heures ; l'autre, l'après-midi sur les 5 heures. »

Dans l'intérêt public, la police obligea les bachoteurs à se conformer à un ensemble de règles presque identiques à celles observées par leurs confrères les passeurs d'eau. Elle exigeait qu'ils fussent expérimentés dans l'art de la navigation ; il n'y avait que ceux qui étaient reçus au bureau de la Ville auxquels il était permis de s'immiscer dans les fonctions de bachoteurs ; ils ne pouvaient pas même commettre à leur place des garçons ou gens sans expérience ; leurs bachots devaient être bons, bien conditionnés et non défectueux ; il ne leur était pas permis de mener plus de seize personnes à la fois, et, pour prévenir les difficultés et les querelles qui pouvaient survenir à l'arrivage de la part des bachoteurs, leurs salaires étaient réglés par le Prévôt des marchands et les échevins, avec défense d'exiger de plus forts droits ; de jurer ni de blasphémer, d'insulter ni d'injurier par paroles ou par voies de fait les bourgeois ou autres, soit sur les ports, soit dans les bachots ; conséquemment, les bachoteurs devaient charger par rang, mais les bourgeois ou habitants avaient la liberté de ne pas les suivre et de se faire « voiturer » par tels bachoteurs qu'ils voulaient choisir pour les conduire. En outre, chaque bachoteur était tenu d'avoir un numéro très apparent [1] sur son bachot pour le reconnaître dans le cas de contravention, sans qu'il lui fût loisible d'en faire servir d'autres sans être recouverts de cette indication.

La vérification de ces différentes mesures était faite de quinzaine en quinzaine sur les ports par un officier de la Ville et par l'ordre du bureau, qui, suivant le cas, condamnait les bachots qui se trouvaient hors d'état de servir pour les faire « déchirer » ; enfin, pour le maintien et pour le bon ordre, il était défendu aux femmes et aux enfants des bachoteurs de se trouver sur les ports.

---

[1] Ce numéro devait avoir au moins 5 pouces de grandeur, de couleur noire sur un fond de couleur blanche ayant aussi 8 pouces au moins de « quarré ».

Les prescriptions qui viennent d'être indiquées, et dont on ne saurait méconnaître toute la sagesse, étaient renouvelées chaque année dans des ordonnances [1] que publiait le Bureau de la Ville.

L'ordonnance du 23 mars 1735, dont les principales dispositions sont semblables à celles qui ont été énumérées plus haut, porte qu'il sera payé aux bachoteurs par chaque personne pour leurs salaires, 4 sols pour Sèvres et Saint-Cloud, 2 sols pour Chaillot et Passy et 2 sols 6 deniers pour Auteuil; et ainsi à proportion pour les autres lieux des environs de Paris, à raison de 2 sols pour chaque lieue, tant en descendant qu'en remontant la rivière de Seine, à peine d'être procédé contre eux extraordinairement.

D'après la même ordonnance, les bachots devaient être fermés chacun avec une chaine et un cadenas pendant la nuit pour ne servir à aucun mauvais usage, ni favoriser les vols des marchandises qui étaient sur les ports.

Dans les différents ouvrages publiés au cours du XVIIIe siècle, on retrouve ces services de bateaux fonctionnant à peu près dans les mêmes conditions qu'en 1716.

Le prix a cependant varié. Le *Journal du Citoyen* nous fait savoir qu'en 1754, «au port ou quai, à la descente du Pont-Royal se trouvent les galiotes de Sève et de Saint-Cloud, depuis Pâques jusqu'à la Toussaint; elles partent, l'une à 6 heures et l'autre à 7 heures du matin, et repartent de Sève et de Saint-Cloud, l'une à 5 heures et l'autre à 6 heures du soir. On ne prend en montant et en descendant que 5 sols par place.

«On trouve en cet endroit de petits bateaux couverts, qui partent à toute heure de la journée, *après* les galiotes, moyennant 4 livres par batelet lorsqu'on veut être seul, et, lorsqu'ils sont complétés par 16 personnes, on ne paye que 5 sols par place.

«Il est défendu de surpasser le nombre de 16 personnes.»

En 1787, le prix du voyage se trouvait élevé à 7 sols, mais on ignore le motif de cette élévation relativement sensible. Dans tous les cas, ce prix ne s'était pas maintenu, car, dans la *Nouvelle description des curiosités de Paris*, datée de 1791, on y voit figurer de nouveau l'ancienne taxe de 5 sols. En voici l'extrait :

«Les coches d'eau ou galiotes de Saint-Cloud partent tous les jours, depuis Pâques jusqu'à la Toussaint, à 8 heures précises du matin, du Pont-Royal, vis-à-vis l'entrée des Tuileries; ils conduisent jusqu'au pont de Sève et y arrivent à 10 heures. Il en repart tous les jours un de cet endroit, à pareille heure, qui croise l'autre en chemin, et qui repart de Paris à 4 heures de l'après-midi et arrive à 6 heures au pont de Sève, d'où repart, également à la même heure, une autre galiote qui arrive à Paris à 8 heures. Le prix est de 5 sols par personne.»

Les batelets, à 16 personnes et à raison de 4 livres par batelet, fonctionnaient à cette époque comme par le passé.

Enfin, le «Guide Reichard» de 1807, dit aussi :

«On connaît la *gaillotte* (sic) et le *zéphir* qui font le service de Paris à Saint-Cloud; le départ est à 10 heures; on les trouve au-dessous du Pont-Royal, près les Tuileries; le prix des places est fixé. Excepté les fêtes et dimanches, où ces voitures sont très fréquentées, on y est commodément. Il faut ajouter au prix quelques sous pour Saint-Nicolas (c'est le pourboire des bateliers). On y trouve souvent une compagnie agréable.»

Cette dernière phrase faisait une allusion piquante, mais peut-être méritée, aux

---

[1] C'est le nom que les règlements donnaient aux bateliers établis sur quelques ports pour le service du public dans les dehors de Paris.

coches d'eau de la haute Seine, dont la lenteur était désespérante et dont la clientèle — attirée par le bas prix que demandaient ces bateaux par rapport aux diligences — n'était pas toujours de premier choix.

Ces moyens rudimentaires de transport vécurent jusqu'à la fin du premier quart de ce siècle et firent place aux bateaux à vapeur.

En 1829, les nouveaux bateaux, — qui étaient à aubes, — partaient trois fois par jour de Paris, pendant le séjour de la Cour à Saint-Cloud, et en revenaient autant de fois.

En 1837, ces bateaux appartenaient à une société dite «Compagnie générale des bateaux à vapeur de Paris à Saint-Cloud» et placée sous le patronage de L. L. A. A. R. R. la duchesse d'Orléans et le prince de Joinville. Le stationnement se trouvait également au quai d'Orsay, à l'endroit même occupé de nos jours par le «Touriste».

Les bateaux de Saint-Cloud correspondaient avec les voitures-omnibus dites Batignollaises, Dames-Blanches, Dames-Françaises, Diligentes, Hirondelles et Tricycles.

Les voyageurs pouvaient donc se rendre de tous les points de Paris à Auteuil, Meudon, Sèvres et Saint-Cloud, et *vice versa*, sans augmentation de prix, et à Passy, moyennant une augmentation de 10 centimes seulement.

De même, les voyageurs, sur quelque point qu'ils rencontraient les voitures ci-dessus, pouvaient y monter pour se rendre aux bateaux qui les transportaient à Passy, pour 40 centimes; Auteuil, 50 centimes; Meudon, Sèvres et Saint-Cloud, 75 centimes.

Moyennant les prix qui viennent d'être indiqués, le conducteur remettait au voyageur une carte avec laquelle il n'avait rien à payer sur le bateau.

La correspondance était suspendue les dimanches et fêtes.

D'autre part, les cartes d'abonnement n'étaient pas reçues en payement dans les voitures-omnibus.

En 1837, on comptait sept départs par jour dans les deux sens. Dix ans plus tard, en 1847, le service n'était pas régulier dans la semaine; mais les dimanches et jours fériés, il se faisait d'heure en heure du matin au soir. A ce moment, le prix du trajet était de un franc par place.

D'après les guides de cette époque, on est autorisé à croire que l'échange des correspondances avec les omnibus n'a pas dû être de longue durée.

Enfin, vers 1867, le service des bateaux de Saint-Cloud disparut par suite de la concurrence que devaient lui faire fatalement les bateaux-omnibus établis en vue de l'Exposition universelle.

Pour compléter cet historique des moyens de transport par eau, il reste à dire un mot sur les services de coches établis en amont de Paris et qui, sur leur parcours, desservaient les localités environnantes.

Le petit village de Charenton n'était pas plus déshérité que ceux des bords de la Seine, en aval de Paris.

Antérieurement au règne de Louis XIV et jusqu'au milieu du XIXe siècle, les coches d'eau à destination de quelques villes de la Bourgogne, desservaient Charenton.

Le prix du trajet entre Paris (pont Saint-Bernard) et cette petite ville était fixé à 5 sols; il était de 10 sols pour Choisy-le-Roi, et à proportion pour les autres lieux suivant la distance parcourue.

Ces prix sont toujours restés fixés ainsi qu'il vient d'être dit.

SERVICES ACTUELS.

Préliminaires. — Vers la fin de 1865 et au commencement de 1866, l'Administration, soucieuse d'assurer au public de nouveaux moyens de transport à l'occasion de l'Exposition universelle de 1867, se préoccupa d'établir un service de bateaux à voyageurs dans la traversée de Paris.

Un concours fut ouvert, afin de permettre à l'Administration le choix du type de bateau répondant le mieux à ses désirs.

Trois compagnies, dont deux françaises et une anglaise, répondirent à cet appel.

A cette époque, le barrage de Suresnes n'était pas établi; le mouillage qu'offrait la Seine dans Paris pendant la saison des basses eaux était variable et faible; la navigation n'était possible que dans la partie la plus profonde du chenal, et le passage dans la traversée des îles était fort restreint, tant par l'encombrement des établissements flottants, disposés sur plusieurs rangs, qu'en raison d'anciennes fondations et d'écueils existant au fond du fleuve, entre autres des restes de piles de l'ancienne pompe au pont Notre-Dame et du pont d'Arcole, qui rendaient infranchissables certaines arches de ponts.

Il était donc nécessaire d'organiser avec prudence les nouveaux moyens de transport, et l'on reconnut la convenance de n'admettre dans ces circonstances qu'un service unique.

Conformément aux instructions de M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, les conditions du programme à remplir furent portées à la connaissance des intéressés, et la commission de surveillance des bateaux à vapeur fut appelée à juger de la possibilité d'établir le service projeté et à donner son avis sur le mérite relatif des divers bateaux types soumis à son examen.

Compagnie des Bateaux-Omnibus. — A la suite d'essais préalables [1], faits concurremment par les pétitionnaires, le type à hélice présenté par M. Bonne au nom de la Compagnie Plasson (Compagnie des Bateaux-Omnibus de Lyon dont M. Bonne était un des administrateurs), type qui fonctionnait déjà sur la Saône, obtint la préférence sur le type à aubes, l'emploi de l'hélice offrant sur l'emploi des aubes des avantages incontestables quant à la facilité des manœuvres au moindre encombrement et à l'innocuité des remous occasionnés par les bateaux.

Cette moindre agitation de l'eau était considérée comme très importante pour le service de la Seine.

La permission d'établir un service de bateaux à voyageurs sur la Seine fut donc accordée au sieur Plasson par une décision ministérielle du 19 juillet 1866. Le 10 août suivant, le Préfet de police prenait, de son côté, un arrêté régularisant cette permission aux conditions d'un cahier des charges annexé à la décision ministérielle précitée.

Aux termes de ce cahier des charges, la durée de la permission fut fixée à 15 ans à la date du 15 février 1867 pour échoir le 15 février 1882 (art. 2).

Sans constituer aucun privilège en faveur du permissionnaire (art. 4), la teneur des divers articles se ressentait des circonstances qui ont été rappelées plus haut, et donnait à l'entreprise le caractère d'un véritable service public.

C'est ainsi qu'en vue de sauvegarder l'intérêt public autant que la liberté et la sûreté

---

[1] Afin de se rendre compte des qualités et des défauts de chacun des trois bateaux soumis aux essais, on établit un certain nombre de pontons aux endroits désignés pour recevoir les pontons du service à créer, et l'on simula pendant plusieurs jours, du matin au soir, un transport de voyageurs avec ces trois bateaux.

de la circulation, le Préfet de police réglait le nombre de bateaux nécessaires au service (le nombre en fut fixé à 10; chiffre minimum, art. 3), les heures de passage à chaque escale et la composition des équipages (art. 5), les tarifs à percevoir (0 fr. 25 par personne et 0 fr. 15 pour les militaires, les enfants au-dessous de 3 ans admis sans payer (art. 8).

Il ne s'agissait pas seulement aussi d'un cautionnement de 50,000 francs (art. 12) devant rester à la disposition de l'Administration et qui, en cas de déchéance du permissionnaire, serait acquis à l'Etat, mais encore du droit, par l'Administration, de prendre possession du matériel, soit pour assurer provisoirement le service aux frais et risques du permissionnaire en cas d'interruption partielle ou totale du service, soit pour l'adjuger avec le service aux risques dudit permissionnaire, s'il devait encourir la déchéance (art. 13 et 14).

Pendant 5 années, la Compagnie des Bateaux-Omnibus — substituée à M. Plasson, permissionnaire primitif — exploita dans ces conditions le service de la traversée à partir du 14 avril 1867, et *librement*, pendant la même année, celui de la banlieue, d'une part, du pont National à Charenton, de l'autre, du viaduc d'Auteuil à Suresnes.

En 1872, trois demandes furent adressées à l'Administration, ayant pour objet l'établissement de services nouveaux dans la traversée de Paris et la banlieue.

La première, présentée le 18 mars 1872 par le sieur Courtin, visa la mise en exploitation d'un service de bateaux identique à celui des Bateaux-Omnibus au point de vue des escales et du trajet; la seconde, émanant de la Compagnie des Bateaux-Omnibus, demandant la revision du cahier des charges de son entreprise, en ce qui concernait la durée de sa permission et l'extension, à ses services de banlieue, des conditions de cette permission; enfin la troisième, adressée le 29 juin 1872 par le sieur Gibiat, demandant l'autorisation d'établir un service de bateaux à vapeur pour le transport des voyageurs sur la Seine et la Marne, entre Charenton et Saint-Cloud.

Après l'examen qu'elles comportaient, la section des travaux publics au Conseil d'État repoussa ces demandes.

Hirondelles parisiennes. — Cependant, se basant sur les termes de l'avis du Conseil d'État (adoptés par décision ministérielle du 7 août 1873), le sieur Courtin, au nom de la Compagnie des Hirondelles parisiennes, obtint l'autorisation d'établir sur la Marne et sur la Seine 18 stations (non compris celles du Bas-Meudon, de Sèvres et de Saint-Cloud situées dans le département de Seine-et-Oise), dont 12 à l'intérieur de Paris.

La nouvelle compagnie fit fonctionner, à partir du 14 mai 1876, un service d'aval entre le pont Royal (R. D.) et Suresnes et inaugura, le 5 novembre de la même année, un service d'amont entre le pont d'Austerlitz et Charenton. Ces deux services cessèrent le 20 décembre suivant.

Cette concurrence sérieuse aux services de banlieue de la Compagnie des Bateaux-Omnibus eut pour effet : 1° de décider cette dernière compagnie à augmenter son matériel en portant le nombre de ses bateaux à 50, au lieu de 36 qu'elle avait mis en service jusqu'à ce moment; 2° d'amener une réduction de moitié dans le prix des places; 3° enfin de développer considérablement l'emploi par le public de ce moyen de transport, car, malgré le grand nombre de voyageurs transportés par les « Hirondelles parisiennes », le nombre de ceux transportés par les services concurrents de la « Compagnie des Bateaux-Omnibus » avait aussi notablement augmenté.

Les résultats de cette guerre de tarifs furent peu satisfaisants; ils se traduisirent par de gros sacrifices par la Compagnie des Bateaux-Omnibus et par un déficit pour la Compagnie des Hirondelles parisiennes.

Fusion des deux compagnies. — Les deux compagnies jugèrent qu'il était préférable de s'entendre que de se ruiner réciproquement, et elles eurent dès lors pour objectif, tout en demeurant distinctes comme service financier, de se partager la réalisation des services actifs en convenant entre elles d'un mode de répartition des bénéfices de l'ensemble, proportionnellement au nombre de bateaux mis en service.

Cette fusion entraina forcément la suppression de l'un des deux services entre le pont d'Austerlitz et Charenton et entre le pont Royal et Suresnes, ainsi que le rétablissement des anciens prix des places sur ces parcours.

Pendant cette même année 1876, l'Administration eut encore à statuer sur l'établissement de nouveaux services : la première demande était adressée, le 23 juin 1876, au Ministre des travaux publics par la Compagnie des Hirondelles parisiennes, à l'effet d'être autorisée à faire des expériences pour le parcours des îles Saint-Louis et de la Cité concurremment avec les Bateaux-Omnibus ; la deuxième, en date du 5 juillet suivant, émanant du sieur Gibiat, renouvelant avec instance la demande qu'il avait présentée en 1872 en vue d'obtenir l'autorisation d'établir un service de bateaux à vapeur omnibus identique à celui des « Mouches », et revendiquant la priorité sur la Compagnie des Hirondelles parisiennes, pour le parcours de la traversée des îles.

A la suite d'une nouvelle instruction et en présence des améliorations déjà obtenues pour la navigation dans les bras des îles, tant par la modification des postes des établissements en aval du Pont-Neuf, prescrite par un arrêté du 17 novembre 1875, que par le déplacement des pontons de la station de l'Hôtel-de-Ville, de manière à permettre l'accostage des bateaux sans virage, le Ministre des travaux publics, revenant sur sa décision du 7 août 1873, accorda à la Compagnie des Hirondelles parisiennes, par une nouvelle décision en date du 13 janvier 1877, l'autorisation de naviguer *sans escales* dans la partie de la Seine qui lui avait été jusqu'alors interdite entre l'extrémité d'aval de l'île de la Cité et la pointe d'amont de l'île Saint-Louis et rejeta en même temps la demande du sieur Gibiat.

Le cahier des charges imposé à la Compagnie des Hirondelles parisiennes fut établi dans des conditions analogues à celui de la Compagnie des Bateaux-Omnibus, avec cette différence, toutefois, qu'en raison du matériel de bateaux, de pontons et de passerelles qu'elle tenait tout établi, le cautionnement fut réduit à 5,000 francs. Le cahier des charges devait aussi prendre fin le 15 février 1882.

Un arrêté du Préfet de police, en date du 15 janvier 1877, autorisa définitivement l'établissement du service entre le pont National et le viaduc d'Auteuil ; mais, dès le 30 mars 1877, la Compagnie des Hirondelles parisiennes obtenait une autorisation *provisoire* de naviguer sans escales dans la traversée des îles.

Le nouveau service de Charenton à Suresnes fut effectivement installé au début de la saison d'été avec départ toutes les demi-heures.

Pendant l'année 1878, qui vit s'ouvrir l'Exposition universelle, les deux compagnies s'entendirent pour faire en commun et sous une seule direction l'exploitation, et établir, de concert avec l'Administration, les services les plus favorables au mouvement exceptionnel à satisfaire.

De nouvelles améliorations, ayant pour but le dégagement d'une nouvelle arche sous le Pont-Neuf et le pont des Arts, permirent une exploitation fructueuse dont les résultats sont consignés plus loin.

Dans les conditions nouvelles, la Compagnie des Bateaux-Omnibus consacra 50 bateaux à desservir :

1° Les 19 stations de la traversée de Paris, munies chacune de deux pontons, à l'exception de celle du pont de la Tournelle ;

2° La banlieue amont, du pont National à Charenton ;

3° La banlieue aval, du pont Royal à Suresnes.

Les 20 bateaux de la Compagnie des Hirondelles parisiennes furent employés à desservir l'Exposition au moyen de trois services spéciaux partant du port Mazas (pont d'Austerlitz), du quai de la Grève (pont Louis-Philippe), du quai du Louvre (port Saint-Nicolas), et ayant pour point d'arrivée commun le port d'Iéna, entre les ponts de l'Alma et d'Iéna.

Ces services firent escale, non seulement au quai des Tuileries, mais encore à la *station du Châtelet*, au moyen d'un troisième ponton installé pour cet objet entre les deux pontons des Bateaux-Omnibus convenablement écartés.

Les services spéciaux prirent fin à la clôture de l'Exposition et restèrent inactifs le restant de l'année.

Dès l'année 1879, le service de la traversée de Paris fut repris par les Bateaux-Omnibus, et celui de la banlieue amont et aval, par les Hirondelles parisiennes.

Le service de la banlieue aval, du Pont-Royal à Suresnes, ne dura pendant cette année que du 30 mars au 31 octobre; celui de la banlieue amont dura, par contre, toute l'année.

Une seule modification fut introduite dans l'organisation des services. Afin de pouvoir faire sur chaque bateau du service de la traversée un voyage de plus par jour dans chaque sens, la Compagnie des Bateaux-Omnibus demanda à scinder le trajet d'Auteuil au pont National, auquel elle était astreinte par son cahier des charges, en le limitant au pont de Bercy, le service établi entre le pont d'Austerlitz et Charenton devant desservir les stations en amont. Cette modification fut autorisée par décision ministérielle du 14 octobre 1879.

Pendant l'année 1880, le service fut fait dans les conditions qui précèdent, celui de la banlieue aval ne s'étant encore effectué que pendant la belle saison, c'est-à-dire du 18 mars au 31 octobre inclus.

Il en fut de même en 1881, sauf une extension du service aval qui fonctionna du 3 avril au 31 décembre inclus.

Il convient de mentionner aussi en passant la tentative faite, de 1878 à 1880, par MM. Véron et de la Porte pour l'établissement d'un nouveau service entre Paris et Suresnes. Malgré l'autorisation qui leur fut accordée le 11 mars 1879, ces pétitionnaires ne donnèrent pas suite à leur entreprise.

Voici maintenant le moment où devait expirer la permission accordée aux Compagnies des Bateaux-Omnibus et des Hirondelles parisiennes, c'est-à-dire le 15 février 1882, et où ces compagnies devaient demander le renouvellement de leur cahier des charges.

L'Administration avait à prendre parti entre le système du monopole *de fait* — inauguré en 1866 par M. Plasson, abandonné en 1873 au moment de l'établissement du service des Hirondelles parisiennes, mais rétabli implicitement en 1878 par suite de l'entente faite entre les deux compagnies — et celui dit du *droit commun*, qui admet la libre concurrence sous la seule condition de se conformer aux lois et ordonnances générales, ainsi qu'aux règlements et arrêtés du préfet compétent.

Il serait évidemment trop long d'entrer ici dans tous les détails de l'instruction que nécessita ce renouvellement du cahier des charges.

Une décision ministérielle du 24 juin 1881 établit qu'à partir du 15 février 1882, date de l'expiration de la permission accordée aux compagnies ci-dessus mentionnées, le transport en commun par eau des voyageurs dans la traversée de Paris, rentrait sous le régime du droit commun, c'est-à-dire qu'il donnerait lieu à des autorisations pures et simples, sans autre réserve que, comme il vient d'être dit, celle de se conformer aux règlements faits et à faire concernant la police de la navigation

et des bateaux à vapeur, ainsi qu'aux ordonnances et arrêtés rendus par les autorités compétantes.

A la suite de cette décision, qui inaugurait le régime du droit commun, l'Administration fut saisie de cinq demandes d'autorisation présentées, savoir :

1° Le 15 juillet 1881, par M. Aux-Cousteaux ;
2° Le 25 juillet 1881, par M. Blard ;
3° Le 6 septembre 1881, par MM. Bernard et Devaux ;
4° Le 6 janvier 1882, par M. Calvet-Rogniat ;
5° Le 13 avril 1882, par M. le docteur Morgon.

Les trois premières demandes avaient en vue le parcours compris entre Charenton et Suresnes. Le service projeté par M. Calvet-Rogniat s'étendait, d'une part, entre Lagny et Charenton, en suivant la Marne, les canaux de Chelles, de Saint-Maur et de Saint-Maurice; d'autre part, entre Charenton et Suresnes.

Entre ces dernières localités, le service devait être permanent; de Charenton à Neuilly-sur-Marne, il ne devait fonctionner pendant les premiers temps, tout au moins, que du 1er avril au 31 octobre, et pouvait être prolongé jusqu'à Lagny les dimanches et jours de fêtes.

La demande de M. Morgon ne s'appliquait qu'à la traversée de Paris.

Les trois premiers pétitionnaires n'ayant fait aucune diligence pour fournir les renseignements qu'indiquait la décision ministérielle du 20 décembre 1881, qui n'avait en vue que la traversée de Paris, ou n'ayant pas fourni de justifications suffisantes sur les ressources en argent et en matériel dont ils pourraient disposer, MM. Calvet-Rogniat et Morgon restèrent seuls en présence.

Mais comme les demandes d'autorisation réclamaient des escales dans la traversée des îles, l'Administration dut encore se préoccuper de la possibilité de les établir.

Après une instruction très approfondie, il fut décidé que trois stations nouvelles pouvaient être établies :

1° Auprès du pont Sully et de l'estacade Saint-Louis ;
2° A l'Hôtel-de-Ville, aval et amont du pont d'Arcole ;
3° Au quai de l'Horloge, immédiatement en amont du Pont-Neuf.

Enfin, se basant sur l'utilité qu'il y avait, au point de vue de la sécurité publique, à n'accorder les nouvelles escales qu'à un seul permissionnaire remplissant les conditions voulues, et sur ce que la date de la demande du sieur Calvet-Rogniat était antérieure à celle du docteur Morgon, l'Administration, par une décision ministérielle en date du 12 février 1883, accorda au sieur Calvet-Rogniat l'autorisation d'établir le service demandé par sa pétition du 6 janvier 1882.

Compagnie des Bateaux-Express. — La nouvelle compagnie commença son exploitation à partir du 1er septembre 1885 avec un matériel de 35 bateaux dont la description sera donnée plus loin.

Le service sur la Marne entre Charenton et Neuilly ne dura, pendant cette première année, que jusqu'au 11 octobre inclus.

Le nombre des stations fut d'abord porté à 18 sur la Seine et à 7 sur la Marne.

Les résultats furent déjà très satisfaisants et se traduisirent par un transport de 846,014 voyageurs sur la Seine, ce qui, pour 100 journées de service, donnait une moyenne journalière de 8,460 voyageurs ; on compta, sur la Marne, un transport de 34,000 voyageurs, soit pour 41 journées de service, environ 830 voyageurs par jour.

Attiré par le confortable de ces bateaux et par la commodité qu'ils offraient en faisant d'un seul trait, c'est-à-dire sans transbordement, le trajet de Charenton au Point-du-Jour, moyennant un prix uniforme de 0 fr. 15 (au lieu de 0 fr. 20 qu'exigeait le parcours scindé des Bateaux-Omnibus), le public, comme on vient de le voir, leur accorda une préférence marquée.

Cette préférence persista jusqu'au moment où les compagnies réunies des Bateaux-Omnibus et des Hirondelles parisiennes durent imiter l'organisation de la compagnie rivale, en faisant comme elle un service direct entre Charenton et Auteuil et en abaissant leur prix de 0 fr. 05, soit 0 fr. 10 la semaine et 0 fr. 20 les dimanches et fêtes (21 décembre 1885).

Le trafic des Bateaux-Express aurait peut-être subi les atteintes de cette réduction de prix, si, quelques jours après, le 25 décembre 1885, la compagnie n'eut appliqué à son tour des prix identiques à ceux des deux compagnies déjà fusionnées.

Fusion des trois compagnies sous la dénomination de «Compagnie générale des bateaux parisiens». — Après plusieurs mois d'une concurrence désavantageuse pour les deux parties, les compagnies prirent le parti de s'entendre comme l'avaient fait, en 1876, la Compagnie des Bateaux-Omnibus et celle des Hirondelles parisiennes, et la fusion se fit le 20 avril 1886.

Le traité d'exploitation avec la Compagnie des Hirondelles parisiennes fut maintenu pour 50 années par la nouvelle société qui prit le nom de *Compagnie générale des bateaux parisiens* au capital de 10 millions (par apports) avec siège social à Lyon. On attribua aux Hirondelles un cinquième des bénéfices, et il fut décidé que chacune des trois compagnies resterait séparée au point de vue financier, mais qu'il n'y aurait qu'un seul conseil d'administration, ainsi composé : 5 membres pour chacune des compagnies dites Bateaux-Omnibus et Bateaux-Express, et 2 pour celles des Hirondelles parisiennes.

Le matériel cédé à la nouvelle compagnie par la Compagnie des Bateaux-Omnibus se composa de 50 bateaux (nos 21 à 70), de 50 pontons et du matériel accessoire.

De son côté, la Compagnie des Bateaux-Express, en liquidation, fournit 35 bateaux, 50 pontons et accessoires, et la Compagnie des Hirondelles, 20 bateaux et le matériel correspondant.

Avant d'indiquer les changements que nécessita cette réorganisation, voici, à propos de la concurrence qui vient d'être signalée, quels furent les résultats obtenus par chacune des compagnies avant la fusion.

(Les nombres ci-dessous s'appliquent aux voyageurs.)

PÉRIODES.	BATEAUX-OMNIBUS.				BATEAUX-EXPRESS (a)
	TRAVERSÉE de Paris.	BANLIEUE.		ENSEMBLE.	SERVICE de la Seine.
		Amont.	Aval.		
1885.					
Septembre	1,215,690	352,273	291,334	1,859,297	229,885
Octobre	1,032,167	283,259	133,697	1,449,123	219,272
Novembre	845,212	236,239	86,798	1,168,249	217,224
Décembre	385,637	29,239	31,792	446,668	188,683
1886.					
Janvier	466,838		49,593	516,431	429,654
Février	426,968		41,933	468,901	764,369
Mars	843,041		94,678	937,719	366,128
Avril	1,014,422		264,897	1,279,319	960,158
TOTAUX	7,130,985		994,722	8,125,707	3,366,323

(a) On n'a pas fait figurer avec intention dans ce tableau le service fait sans concurrence sur la Marne, de Charenton à Neuilly.

Par suite de la fusion entre les trois compagnies, les modifications suivantes furent apportées dans l'organisation générale du service.

Les Bateaux-Express cessèrent de desservir les stations établies en aval de Paris, à l'exception de l'escale de Boulogne qui fut maintenue, et le service fut dès lors fait par les Hirondelles entre les Tuileries et Suresnes.

Les Bateaux-Omnibus effectuèrent le transport des voyageurs entre Auteuil et le pont d'Austerlitz, et les Bateaux-Express restèrent affectés au service de Charenton à Auteuil.

Enfin, le service de la Marne, entre Charenton et Neuilly, repris le jour de Pâques (25 avril), fut desservi par des Bateaux-Omnibus. Ce service fut supprimé le 8 juin suivant en raison des nombreuses difficultés que ces bateaux rencontraient sur la Marne et surtout au passage souterrain du canal de Saint-Maur.

Le prix des places fut aussi changé et fixé ainsi qu'il suit à partir du 20 avril 1886 :

1° D'Auteuil au pont d'Austerlitz : en semaine, 0 fr. 10 ; les dimanches et fêtes, 0 fr. 20 ;

2° D'Auteuil à Charenton : en semaine, 0 fr. 15 ; les dimanches et fêtes, 0 fr. 25.

Depuis cette époque, aucun changement n'a été apporté dans l'organisation des services de la Compagnie générale des bateaux parisiens ; seuls, les tarifs ont subi des variations, dont le détail est donné au tableau chronologique de la page 129, ci-après.

Les tarifs fixés par l'ordonnance de police du 22 octobre 1888 actuellement en vigueur, comprennent les prix suivants :

		Semaine.	Dimanches et fêtes.
1° *Pont-d'Austerlitz-Auteuil* (Bateaux-Omnibus)		0 10	0 20
2° *Charenton-Auteuil*	Trajet scindé : *Charenton-Austerlitz*	0 10	0 15
	Trajet scindé : *Austerlitz-Auteuil*	0 10	0 20
	Trajet total : *Charenton-Auteuil*	0 20	0 25
3° *Tuileries-Suresnes* (Hirondelles parisiennes)		0 20	0 40
4° *Saint-Cloud-Suresnes* (Hirondelles parisiennes)		0 20 [1]	0 40

Il ne reste plus qu'à mentionner la demande faite, dans le courant de l'année 1887, par le sieur Vergnes, ingénieur, à l'effet d'être autorisé à établir un service de 50 bateaux à vapeur pour le transport en commun des voyageurs : d'une part, entre Charenton et Suresnes ; d'autre part, entre Choisy-le-Roi et le confluent de la Seine et de la Marne.

Cette demande, dont le but était d'offrir au public un confortable inusité jusqu'à présent, avec des prix moindres que ceux perçus par les compagnies exploitantes, est restée sans résultat, malgré l'autorisation qu'elle reçut de l'Administration supérieure à la date du 25 novembre 1888.

Organisation des services de la Compagnie générale des bateaux parisiens. — L'organisation actuelle des services est telle qu'elle a été décrite plus haut à l'occasion de la fusion des trois compagnies.

Dans la traversée de Paris, comprise entre le pont d'Austerlitz et Auteuil (Point-du-Jour), la presque totalité des escales desservies par les Bateaux-Omnibus se trouvent sur la rive droite de la Seine, tandis que celles de la rive gauche sont de même exclusivement affectées aux anciens Bateaux-Express [2].

---

[1] Prix réduit à 0 fr. 25 à partir du 24 octobre 1893.

[2] Seule l'escale de la Grève (Hôtel-de-Ville), située sur la rive droite, fait exception à la règle. Cette escale est, en effet, desservie par des Bateaux-Express.

A l'intérieur de Paris, les bateaux Hirondelles, faisant le service des Tuileries à Suresnes, ont également leurs escales sur la rive droite de la Seine.

Cette heureuse disposition date de la fusion des compagnies et a été prise en vue d'éviter les croisements en rivière, qui occasionnent inévitablement des collisions.

Longueurs exploitées. — La longueur totale exploitée par l'ensemble des services atteint 39 kil. 600 et se décompose de la manière suivante :

1° Charenton-Auteuil...	de Charenton au pont National..	3k 300	15k 300
	du pont national au pont d'Austerlitz.....	2 200	
	du pont d'Austerlitz à Auteuil...	9 800	
2° Pont d'Austerlitz-Auteuil.....			9 800
3° Tuileries-Suresnes...	des Tuileries au Point-du-Jour...	5 000	14 500
	du Point-du-Jour à Suresnes....	9 500	
TOTAL ÉGAL.....			39 600

Escales. — Le nombre des escales (stations) disséminées le long des rives, depuis Charenton jusqu'à Suresnes, est de 47, se répartissant ainsi qu'il suit par service :

1° Charenton-Auteuil, 22 escales, soit un espacement moyen de 765 mètres [1];

2° Auteuil-Austerlitz, 14 escales, soit un espacement moyen de 754 mètres;

3° Tuileries-Suresnes, 11 escales, soit un espacement moyen de 1,450 mètres [2].

Les emplacements de ces stations sont indiqués sur le Plan n° 3, qui accompagne cet ouvrage. En voici néanmoins la nomenclature :

1° CHARENTON-AUTEUIL. — *Marne* : Station extrême de Charenton (R. D.); Alfortville (R. G.). — *Seine* (amont) : Carrières-Charenton (R. D.); Ivry (R. G.). — *Seine* (traversée de Paris) : pont National (R. D.); pont de Tolbiac (R. G.); pont de Bercy (R. D.); pont d'Austerlitz (R. D.); pont d'Austerlitz (R. G.), en remonte seulement; pont de la Tournelle (R. G.); Hôtel-de-Ville (ou Grève) (R. D.); Pont-Neuf (R. G. du grand bras); Saints-Pères (R. G.); Pont-Royal (R. G.); la Concorde (R. G.); Invalides (R. G.); l'Alma (R. G.); Iéna-Champ-de-Mars (R. G.); Passy (R. G. du bras droit); pont de Grenelle (R. G.); Javel (R. G.); station terminus du Point-du-Jour (R. D.).

2° PONT D'AUSTERLITZ-AUTEUIL. — Station tête de ligne du pont d'Austerlitz (R. G.); pont Sully (R. D. du bras gauche); pont Saint-Louis (extrémité aval, côté gauche de l'île Saint-Louis); Châtelet (R. D.); Louvre (R. D.); Pont-Royal (R. D.); pont de la Concorde (R. D.); pont des Invalides (R. D.); pont de l'Alma (R. D.); pont d'Iéna-Trocadéro (R. D.); Passy (R. D.); Grenelle (R. D.); Auteuil-la Galiote (R. D.); Auteuil-Point-du-Jour (R. D.).

3° TUILERIES-SURESNES. — *Traversée de Paris* : Station de tête de ligne du quai des Tuileries (R. D.); pont de la Concorde (R. D.); pont de l'Alma (R. D.); Passy (R. D.); quai d'Auteuil (R. D.). — *Seine* (aval) : Billancourt (R. D.); Bas-Meudon (R. G.) [3]; pont de Sèvres (R. G.); Boulogne (R. D.); Saint-Cloud (R. G.); Longchamps (R. D.), les jours de courses et de fêtes au bois de Boulogne; Suresnes (R. G.), terminus.

---

[1] Y compris la station d'Austerlitz (R. G.), desservie à la remonte seulement.

[2] Non compris la station de Longchamps.

[3] L'escale dite du « Funiculaire » (Bas-Meudon) n'a été créée qu'au milieu de l'année 1893.

Effectif et description du matériel. — 1° *Bateaux.* — La flottille de la Compagnie générale des Bateaux parisiens, qui forme le matériel mobile, comprend 102 bateaux de toute nature, à hélice, représentant un tonnage total de 6,318 tonneaux, et pouvant offrir, pour un seul voyage, 27,200 places (chiffre maximum), soit la contenance de 1,007 omnibus à 27 places (en moyenne) ou de 680 omnibus à 40 places, ou enfin de 533 voitures-tramways à 51 places.

Le tableau ci-après traduit, en regard de chaque catégorie de bateaux, les éléments qui viennent d'être énumérés.

DÉSIGNATION DES BATEAUX.	TONNAGE		NOMBRE MAXIMUM de PLACES OFFERTES	
	par BATEAU.	ENSEMBLE des bateaux.	par bateau.	Ensemble des bateaux.
N°s 1 à 20 (Bateaux Hirondelles).....	63	1,260	300	6,000
21 à 30 (Anciens Bateaux-Omnibus).....	70	700	300	3,000
31 à 36 —	55	330	225	1,350
37 à 50 —	60	840	250	3,500
51 à 68 —	49	882	225	4,050
69 à 70 —	65	130	250	500
71 à 102 (Anciens Bateaux-Express).....	68	2,176	275	8,800
TOTAUX ET MOYENNES.....	62	6,318	266	27,200

Les 82 bateaux (n°s 21 à 102), constituant le matériel propre de la Compagnie générale des bateaux parisiens, peut se décomposer comme il suit :

18 bateaux mesurant 30 mètres de long et 3m 60 de large au maître-bau, munis de machines Compound à 2 cylindres, de la force de 75 chevaux-vapeur;

6 bateaux mesurant 30 mètres de long sur 4 mètres de large, actionnés par des machines Compound à 2 cylindres, de la force de 75 chevaux-vapeur.

16 bateaux de 33 mètres de long et de 4 mètres de large, munis de machines à condensation, à 2 cylindres, avec une force correspondante de 75 chevaux-vapeur;

10 bateaux de 33 mètres de long et 4m 80 de large, avec machines Compound de 75 chevaux-vapeur;

32 bateaux, provenant de l'ancienne Compagnie des Bateaux-Express, mesurant chacun 29m 20 de longueur et 4m 80 de largeur, actionnés par des machines Compound, à 2 cylindres, de la force de 90 chevaux-vapeur.

Les 20 bateaux Hirondelles ont tous 30 mètres de long et 5 mètres de large au couple principal; ils sont munis de machines Compound à 2 cylindres accouplés sur le même arbre de couche, d'une force de 80 chevaux-vapeur.

Ces bateaux diffèrent entre eux non seulement par leur forme extérieure, mais aussi par leurs dispositions intérieures.

Leur contenance, ainsi qu'on l'a vu dans le tableau précédent, varie entre 225 et 300 places.

Dans les anciens Bateaux-Express, les voyageurs trouvent place, à l'extérieur, sur des banquettes transversales, tandis que, dans les autres bateaux, les places assises longent les flancs du bateau.

Le pont des Bateaux-Express et des Hirondelles parisiennes est disposé de manière

à recevoir des voyageurs sur toute sa longueur. Au contraire, dans les Bateaux-Omnibus, le pont est coupé en deux parties presque égales : l'une occupée, par moitié à l'avant et à l'arrière, par la toiture des cabines; l'autre, enserrée entre ces toitures, réservée aux voyageurs.

Les Bateaux-Express et les Hirondelles parisiennes renferment deux cabines ou salons, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière. Dans les premiers de ces bateaux, l'accès a lieu à l'avant et à l'arrière à l'aide d'un double escalier extérieur; dans les seconds, au contraire, l'entrée de chaque cabine communique avec le pont par un escalier unique, intérieur par conséquent.

Outre les cabines placées à leurs extrémités, les Bateaux-Omnibus ont, au milieu et au-dessous du niveau de ces cabines, un troisième compartiment obscur pouvant recevoir des voyageurs.

Dans tous ces bateaux, la cabine d'arrière sert de fumoir. Enfin, dans les Bateaux-Express seulement, les voyageurs trouvent des water-closets.

Le personnel de la machine comprend un mécanicien et un chauffeur. Celui du bord proprement dit compte trois personnes : un pilote, chargé de la direction du bateau; un capitaine-receveur et un employé ayant pour fonction l'attache du bateau à chaque ponton.

L'éclairage intérieur est assuré, sur les Bateaux-Express, au moyen de l'électricité; dans les deux autres catégories de bateaux, l'éclairage est fait par des lampes à huile, seules autorisées par la Préfecture de police.

L'éclairage extérieur, pour la marche de nuit, se compose :

1° Pour les Bateaux-Omnibus : de deux feux blancs horizontaux, à l'avant; d'un feu rouge à bâbord et d'un feu vert à tribord, au milieu des flancs; de deux feux rouges horizontaux à l'arrière;

2° Les bateaux Hirondelles sont éclairés de la même manière, mais avec un troisième feu vert à l'avant;

3° Enfin, les Bateaux-Express se distinguent des autres bateaux à voyageurs par leurs deux feux jaune-orange placés verticalement et leurs deux feux rouges à l'arrière, placés aussi verticalement, dans l'axe du bateau, comme ceux du devant. Les feux des flancs sont les mêmes que pour les autres bateaux.

L'accostage varie suivant les escales. Pour certaines, l'accostage du bateau venant d'amont se fait au ponton d'amont; pour d'autres, l'accostage a lieu au ponton d'aval, et réciproquement à la remonte.

2° *Pontons.* — Les pontons, avec les passerelles qui les relient aux berges, forment le matériel fixe des compagnies de bateaux.

La répartition de cet outillage varie suivant l'importance du mouvement de chaque escale.

Ainsi, pour la station extrême de Charenton, on compte quatre pontons et quatre passerelles les reliant à la rive. D'autres escales, comme Tolbiac, Austerlitz (R. G.) (service de Charenton-Auteuil), la Tournelle, Javel et quelques escales du service des Tuileries à Suresnes n'ont qu'un ponton et une passerelle; d'autres escales, et c'est le plus grand nombre, ont deux pontons et deux passerelles.

La longueur des pontons oscille entre 15 et 20 mètres, avec une largeur de 5 mètres; celle des passerelles, entre 4 m. 60 (pont de la Tournelle R. G.) et 15 mètres (Ivry R. G.).

Le personnel de chaque ponton comprend un seul homme chargé d'amarrer et de démarrer les bateaux.

3° *Redevances pour occupation temporaire du domaine public.* — De même que les compagnies de transport sur terre sont redevables à la ville de certains droits de circulation et d'occupation de la chaussée, les compagnies de navigation ont à supporter aussi des redevances pour occupation du domaine public le long des rives de la Marne et de la Seine.

Ainsi, la Compagnie générale des bateaux parisiens, pour les deux services de Charenton et du pont d'Austerlitz à Auteuil, débourse annuellement, pour ces motifs, 14,843 fr. 27. Le montant des redevances payées, d'autre part, par la Compagnie des Hirondelles parisiennes s'élève à 1,232 fr. 13. On en trouvera le détail ci-après :

DÉSIGNATION DES STATIONS.	NOMBRE de pontons.	NOMBRE de passerelles.	SURFACE occupée (en mètres carrés) (*).	PRIX du mètre carré.	MONTANT des redevances.
				fr. c.	fr. c.
1° Compagnie générale des Bateaux parisiens. (Services de Charenton et d'Austerlitz à Auteuil.)					
Stations sur la Marne	6	6	586 20	(a) 0 50	293 10
Stations sur la Seine (1re section)	4	4	467 25	0 50	233 63
Stations dans la traversée de Paris	60	75	13,285 22	Divers.	13,880 54
Stations sur la Seine (3e section)	»	»	872 00	0 50	436 00
TOTAUX	70	85	15,210 67	.....	14,843 27
2° Compagnie des Hirondelles parisiennes. (Service des Tuileries à Suresnes.)					
Stations dans la traversée de Paris	9	9	941 46	1 00	941 46
Stations sur la Seine (3e section)	7	7	581 34	0 50	290 67
TOTAUX	16	16	1,522 80	.....	1,232 13
ENSEMBLE des services	86	101	16,733 47	.....	16,075 40

(*) Les surfaces occupées, indiquées dans cette colonne, ne comprennent pas seulement celles des pontons et des passerelles, mais aussi celles des escaliers, rampes, magasins, bureaux, tremplins, flotteurs, chemins en prolongement des passerelles, garages, etc.

(a) Décision ministérielle du 28 juillet 1881.

Travail des bateaux. — 1° *Journées de bateaux; parcours kilométrique annuel et journalier; nombre de voyages.* — Depuis 1867, le nombre des bateaux mis en service a varié suivant les besoins de la circulation, et le travail kilométrique correspondant a subi des fluctuations que traduisent les tableaux n°s 39 et 40. En voici un résumé, qui donne en même temps les parcours totaux pour l'ensemble des services et des bateaux, et les moyennes afférentes à chaque bateau, également par service.

DÉSIGNATION des SERVICES.	ANNÉES 1868 (*).	1872.	1877.	1882.	1887.	1890.
1° Nombre de journées de bateaux par année.						
Austerlitz-Auteuil	5,087	6,743	8,405	8,162	7,379	7,466
Charenton-Auteuil	(a) 746	(a) 888	(a) 688	(a) 2,265	9,573	9,752
Tuileries-Suresnes	654	796	2,364	2,356	3,587	3,575
TOTAUX	6,487	8,427	11,457	12,783	20,539	20,793
2° Nombre total de kilomètres parcourus par année.						
Austerlitz-Auteuil	439,976	627,418	774,788	772,470	680,726	672,386
Charenton-Auteuil	(a) 56,655	(a) 69,372	(a) 57,055	(a) 197,958	990,285	1,076,336
Tuileries-Suresnes	59,725	91,300	322,376	289,910	420,306	410,995
TOTAUX	556,356	788,090	1,154,219	1,260,338	2,091,317	2,159,717
3° Nombre moyen de kilomètres parcourus par journée de bateau.						
Austerlitz-Auteuil	86	93	92	95	92	90
Charenton-Auteuil	(a) 76	(a) 78	(a) 83	(a) 88	103	110
Tuileries-Suresnes	91	115	136	123	117	115
MOYENNES	86	93	101	99	102	104

(*) A défaut de renseignements pour 1867, on a pris les chiffres de 1868.

(a) Ces chiffres se rapportent à l'ancien service de banlieue amont (Pont-National et pont d'Austerlitz-Charenton.)

Si l'on divise le parcours moyen journalier de chaque bateau par les longueurs exploitées indiquées plus haut (p. 124), on trouve que le nombre des voyages simples effectués par jour et par bateau oscille autour de :

7 voyages pour le service de Charenton à Auteuil;
9 voyages pour le service d'Austerlitz à Auteuil;
7 voyages pour le service des Tuileries à Suresnes.

2° *Vitesse de marche; périodicité des départs; durée des trajets.* — Aux termes des règlements de police, les bateaux à voyageurs ne doivent pas avoir, dans la traversée de Paris, une vitesse supérieure à 16 kilomètres à l'heure.

La vitesse moyenne acquise par les trois catégories de bateaux étant de 15 kilomètres, il s'ensuit que la durée moyenne d'un voyage simple est la suivante :

Sur le service de Charenton à Auteuil { en descente, 1 h. 15; en remonte, 1 h. 25;
Sur le service d'Austerlitz à Auteuil { en descente, 50 minutes; en remonte, 1 heure;
Sur le service des Tuileries à Suresnes { en descente, 1 h. 05; en remonte, 1 h. 15.

La périodicité des départs est variable. On compte environ huit départs par heure

sur le parcours de Charenton à Auteuil; sept, du pont d'Austerlitz à Auteuil; enfin, des Tuileries à Suresnes, quatre départs en semaine et dix le dimanche. Mais ces chiffres, il faut le répéter, n'ont rien d'absolu et ne sont donnés qu'à titre de pure indication.

Prix des places. — Par suite des nombreux tarifs qui ont été successivement appliqués depuis l'établissement des bateaux à voyageurs, le prix des places mérite, au point de vue historique, certains développements que va fournir le tableau suivant :

Relevé chronologique des tarifs appliqués aux bateaux à voyageurs depuis 1867.

DÉSIGNATION DES PARCOURS.		DES BATEAUX.	DATES D'APPLICATION des tarifs.	PRIX DES PLACES. Semaine.	Dimanches et fêtes.
				fr. c.	fr. c.
Banlieue amont.	Pont National–Charenton....	Omnibus.....	10 sept. 1867.....	0 15	0 15
		Omnibus.....	4 avril 1869.....	0 15	0 20
		Omnibus.....	31 août 1876.....	0 10	0 15
		Omnibus et Hirond.	1er avril 1877	0 15	0 15
	Pont d'Austerlitz–Charenton.	Omnibus et Hirond.	15 juin 1879.....	0 10	0 15
		Parisiens (Express).	22 oct. 1888.....	0 10	0 5
Banlieue amont et traversée.	Auteuil à Charenton.....	Omnibus.....	1er déc. 1878.....	0 20	0 25
		Omnibus.....	21 déc. 1885.....	0 10	0 20
		Express.....	25 déc. 1885.....	0 10	0 20
		Parisiens (Fusion).	20 avril 1886.....	0 15	0 25
		Parisiens (Fusion).	21 mars 1887.....	0 20	0 25
		Parisiens (Express).	22 oct. 1888.....	0 20	0 25
Traversée de Paris.	Auteuil–Pont National.....	Omnibus.....	21 avril 1867.....	(a) 0 25	(a) 0 25
		Omnibus.....	15 sept. 1870.....	(a) 0 15	(a) 0 25
		Omnibus.....	1er oct. 1876.....	(b) 0 10	(c) 0 20
		Omnibus.....	1er avril 1877....	(b) 0 15	(a) 0 25
		Omnibus.....	28 avril 1878.....	(a) 0 20	(a) 0 25
	Auteuil–Bercy.....	Omnibus.....	15 juin 1879.....	0 10	0 20
	Auteuil–Pont d'Austerlitz ...	Omnibus.....	10 sept. 1885.....	0 10	0 20
	Point-du-Jour–Louvre.....	Express.....		0 15	0 25
	Auteuil-Bercy.....	Omnibus.....	14 oct. 1885.....	0 15	0 25
	Auteuil–Pont d'Austerlitz...	Omnibus.....	20 avril 1886.....	0 10	0 20
		Omnibus.....	21 mars 1887.....	0 15	0 25
		Parisiens (Omnibus)	22 oct. 1888	0 10	0 20
		Parisiens (Express).		0 10	0 20
Traversée et banlieue aval.	Tuileries–Suresnes.....	Omnibus.....	6 juillet 1867.....	1 00	1 00
	Tuileries–Suresnes.....	Omnibus.....	12 avril 1868.....	0 00	(d) 1 00
	Saint-Cloud–Suresnes.....			0 25	0 50
	Tuileries–Suresnes.....	Hirondelles	14 mai 1876.....	0 30	0 50
	Tuileries–Suresnes.....	Omnibus	31 août 1876.....	0 30	0 50
	Saint-Cloud–Suresnes.....			0 15	0 25

(a) Prix abaissé à 0 fr. 15 pour les militaires, semaine et dimanches.
(b) Prix maintenu pour les militaires, en semaine.
(c) Prix abaissé à 0 fr. 15 pour les militaires, les dimanches.
(d) Des Invalides à Suresnes : la semaine, 0 fr. 50 ; les dimanches et fêtes, 0 fr. 75.

DÉSIGNATION			DATES	PRIX DES PLACES.	
	DES PARCOURS.	DES BATEAUX.	D'APPLICATION des tarifs.	Semaine.	Dimanches et fêtes.
				fr. c.	fr. c.
Traversée et banlieue aval. (Suite.)	Tuileries – Suresnes.....	Omnibus.....	1er oct. 1876.....	0 15	0 25
	Tuileries – Suresnes.....	Omnibus et Hirond.	1er avril 1877....	0 30	0 50
	Saint-Cloud – Suresnes.....			0 15	0 25
	Tuileries – Suresnes.....	Omnibus et Hirond.	10 sept. 1885.....	0 30	0 50
	Saint-Cloud – Suresnes.....			0 15	0 25
	Louvre – Suresnes.....	Express.....		0 30	0 50
	Auteuil – Suresnes	Express.....		0 15	0 25
	Tuileries – Suresnes.....	Omnibus et Hirond.	13 sept. 1885.....	0 15	0 25
	Saint-Cloud – Suresnes.....			0 15	0 25
	Bercy – Suresnes.....	Express.....	14 oct. 1885	0 30	0 50
	Auteuil – Suresnes.....	Express.....	25 déc. 1885.....	0 10	0 20
	Tuileries – Suresnes.....	Omnibus et Hirond.	15 avril 1886.....	0 20	0 30
	Saint-Cloud – Suresnes.....			0 20	0 30
	Tuileries – Suresnes.....	Parisiens (Hirond.)	11 juin 1886	0 25	0 35
	Saint-Cloud – Suresnes.....			0 25	0 35
	Tuileries – Suresnes.....	Parisiens (Hirond.)	14 avril 1887.....	0 30	0 50
	Saint-Cloud – Suresnes.....			0 15	0 25
	Tuileries – Suresnes.....	Parisiens (Hirond.)	22 oct. 1888.....	0 20	0 40
	Saint-Cloud – Suresnes.....			0 20	0 40

Résultats généraux de l'exploitation. — *Voyageurs et recettes.* — Les tableaux statistiques nos 39 et 40 démontrent la progression sans cesse croissante du trafic des voyageurs transportés par les bateaux [1]; ils obligent à constater combien cette institution était utile pour Paris.

L'accueil qui a été fait à ces bateaux par le public est, du reste, basé sur ces conditions évidentes : commodité, rapidité, bas prix et long parcours.

Déjà en 1867, les trois services réunis avaient transporté 3,567,010 voyageurs et fait une recette de 960,941 francs. Encore est-il nécessaire d'ajouter tout de suite que ces chiffres ne correspondent qu'à une partie de l'année seulement, puisque l'exploitation ne s'est effectuée qu'à partir du 14 avril ; ensuite que le service entre Auteuil et l'Hôtel-de-Ville n'a été complet, c'est-à-dire ne s'est étendu jusqu'à Bercy, que le 2 juin suivant, les bateaux n'étant pas encore livrés en nombre suffisant à la compagnie ; enfin, pendant la durée de l'Exposition, deux avaries, survenues au barrage de Suresnes, ont forcé de suspendre momentanément le service en amont de

---

[1] Pour rester dans la réalité, il faut mentionner une légère diminution pour les années 1868 (3,528,856 voyageurs au lieu de 3,567,010 en 1867), 1877 (10,266,568 au lieu de 10,461,430 en 1876) ; une plus forte diminution pour 1879 (9,230,645 contre 14,904,912 en 1878), 1887 (16,359,155 au lieu de 21,289,517 en 1886), 1888 (15,064,000 contre 16,359,155 en 1887) ; enfin, pour 1890 (23,591,967 au lieu de 32,885,104 en 1889). Mais ces dépressions s'expliquent en partie par l'affluence considérable des voyageurs pendant les années des Expositions universelles ; les autres sont motivées par des raisons économiques générales ou par la longueur des chômages occasionnés par les hautes eaux.

l'Hôtel-de-Ville et même jusqu'en amont du pont des Saints-Pères, ces suspensions partielles ayant affecté 80 journées d'exploitation.

Pendant l'année 1889, représentant le maximum pour chacun des deux éléments, le nombre des voyageurs avait été de 32,885,104 voyageurs, et les recettes, 4,404,093 francs.

En 1890, dernière année considérée, on trouve respectivement 23,591,967 voyageurs et 3,296,244 francs de recettes.

Les services rendus par les compagnies de bateaux, depuis le 14 avril 1867 jusqu au 31 décembre 1890, se résument par un transport total de 308,783,216 voyageurs et une recette de 49,659,895 francs, soit une moyenne générale annuelle de 12,865,967 voyageurs, 2,069,162 francs de recettes et un produit moyen de 0 fr. 16 par voyageur.

Dans le tableau ci-dessous on a indiqué, par périodes quinquennales jusqu'en 1887 et annuellement depuis, la part prise par chaque service dans le trafic total annuel des compagnies.

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS.					RECETTES TOTALES. (Ensemble des services.)
	TRAVERSÉE. (a)	TRAVERSÉE et banlieue amont (b).	BANLIEUE amont (c).	BANLIEUE aval (d).	ENSEMBLE.	
						francs.
1867 (*).....	(e) 3,374,900	»	52,210	139,900	3,567,010	960,941
1872.....	6,787,468	»	889,246	366,065	8,042,779	1,503,519
1877.....	8,093,512	»	588,997	1,584,059	10,266,568	1,989,725
1882.....	11,170,980	»	3,122,593	1,262,680	15,556,253	2,089,527
1887.....	6,858,931	7,811,301	»	1,688,923	16,359,155	3,160,823
1888.....	5,940,502	7,479,230	»	1,644,268	15,064,000	2,879,555
1889 (*).....	(e) 16,226,207	14,144,672	»	2,514,225	32,885,104	4,404,093
1890.....	8,389,670	12,889,272	»	2,313,025	23,591,967	3,296,244

(*) Exposition universelle.
(a) Services successifs du Pont National, de Bercy et du pont d'Austerlitz à Auteuil.
(b) Service de Charenton à Auteuil.
(c) Services du pont National et du pont d'Austerlitz à Charenton.
(d) Service des Tuileries à Suresnes.
(e) Y compris les services spéciaux de l'Exposition universelle.

Services spéciaux des Expositions universelles. — Les résultats, obtenus par les services créés spécialement en vue des grandes expositions, figurent dans les chiffres du tableau précédent, savoir :

En 1867, pour 3,349,457 voyageurs transportés, du 14 avril au 3 novembre inclus, par les Bateaux-Omnibus faisant le service de l'intérieur de Paris et celui de l'Exposition de Billancourt;

En 1878 [1], pour 4,855,117 voyageurs transportés, du 21 avril au 9 novembre inclus, par les quatre Hirondelles parisiennes faisant le service entre les stations du

[1] L'année 1878 ne figure pas dans le tableau résumé qui vient d'être donné; on rappellera que, pendant cette année, le nombre total des voyageurs transportés par les bateaux s'est élevé à 14,904,912.

pont d'Austerlitz, du quai de la Grève (pont Louis-Philippe) et du quai du Louvre, d'une part, et le port d'Iéna, de l'autre;

En 1889 : 1° pour 1,644,238 voyageurs transportés, du 12 mai au 6 novembre inclus, par les bateaux faisant le service spécial de jour établi entre l'Hôtel-de-Ville et le port d'Iéna; 2° pour 368,759 voyageurs transportés, du 15 juin au 6 novembre inclus, par les bateaux desservant le service spécial de nuit, de l'Hôtel-de-Ville à l'avenue de Suffren; 3° pour 1,218,671 voyageurs transportés, du 6 mai au 6 novembre inclus, par les quatre bateaux (type Express) mis à la disposition de leurs clients par les grands magasins du Louvre.

Répartition du mouvement des voyageurs, par escale. — Le mouvement des voyageurs s'opère d'une façon très inégale, et l'on comprend aisément qu'à part quelques escales formant le terminus (ou le départ) de chaque service ou d'autres placées à proximité de quartiers populeux, la plus grande intensité se fait sentir dans la partie centrale de Paris.

Grâce à la comptabilité tenue par les receveurs à l'embarquement et au débarquement, on a pu dresser, pour l'année 1890 (tableau n° 41), le nombre des voyageurs ayant fréquenté chaque station, tant à la remonte qu'à la descente, comme le font les compagnies de chemins de fer pour les stations de leurs réseaux.

Mais ces relevés ne peuvent être considérés que comme étant très approximatifs, car l'on sait en effet combien, les dimanches et jours de fêtes où les voyageurs abondent, le receveur peut être entraîné à faire des erreurs, soit par la précipitation de ses calculs, soit, en résumé, par le nombre considérable des personnes ou des cachets à compter.

C'est en tenant compte de ces conditions que la Compagnie générale des bateaux parisiens détermine le nombre définitif des voyageurs qui ont pris place sur ses bateaux, et il n'est guère possible de faire autrement. Ainsi, le nombre des voyageurs *embarqués*, pendant l'année 1890, s'est élevé à 23,502,022. dont 11,722,522 à la remonte et 11,779,500 à la descente, ci..... 23,502,022 [1]

Le nombre des voyageurs *débarqués* a été, d'autre part, de..... 23,681,929 [1]
(11,801,590 à la remonte et 11,880,339 à la descente).

La différence en faveur des voyageurs débarqués, soit..... 179,907

confirme les remarques qui viennent d'être faites. Au reste, cette différence, qui représente un chiffre assez important au premier abord, devient insignifiante pour chaque voyage effectué.

Si l'on rapproche, en effet, ce chiffre de 179,907 voyageurs (en trop par rapport aux embarquements) du nombre des traversées effectuées pendant l'année (177,346) [2], on trouve que l'erreur se réduit à 1 sur 133 voyageurs transportés en moyenne par traversée.

Le tableau suivant donne, sous les réserves qui précèdent, la répartition du mouvement des voyageurs en 1890, suivant la direction qu'ils ont prise.

---

[1] Le chiffre de 1890 a été déterminé en prenant la moitié de ces deux nombres réunis.

[2] Austerlitz-Auteuil, 76,653 traversées; Charenton-Auteuil, 74,260; Tuileries-Suresnes, 26,433; ensemble, 177,346 traversées.

DÉSIGNATION des services.	NOMBRE DE VOYAGEURS EMBARQUÉS.			NOMBRE DE VOYAGEURS DÉBARQUÉS.		
	Montée.	Descente.	Ensemble.	Montée.	Descente.	Ensemble.
Austerlitz-Auteuil.....	3,916,863	4,409,758	8,326,621	3,988,181	4,464,542	8,452,723
Charenton-Auteuil....	1,118,170	1,191,361	2,309,531	1,124,223	1,192,303	2,316,526
Tuileries-Suresnes....	6,687,489	6,178,381	12,865,870	6,689,186	6,223,494	12,912,680
TOTAUX.....	11,722,522	11,779,500	23,502,022	11,801,590	11,880,339	23.681,929

Accidents. — Une circulation aussi rapide et surtout aussi intense que celle des bateaux à voyageurs sur la Seine doit fatalement occasionner un certain nombre d'accidents de personnes et de matériel.

Ces accidents sont énumérés dans le tableau qui suit, en ce qui concerne les années 1883 à 1887.

NATURE DES ACCIDENTS.	ANNÉES				
	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.
Bateaux de commerce { sombrés	30	37	32	33	20
Bateaux de commerce { avariés	66	64	66	111	84
Collisions entre bateaux à voyageurs (1) { d'une même compagnie	18	16	25	30	13
Collisions entre bateaux à voyageurs (1) { de compagnies différentes			17	23	
Collisions entre bateaux de commerce	33	28	28	50	47
Accidents de personnes. (Personnel des équipages et passagers.)	11	5	12	33	30
TOTAUX	158	150	180	280	194
Milliers de voyageurs transportés	16,844	18,428	18,821	21,290	16,359

(1) 20 bateaux Hirondelles, 50 bateaux Omnibus, 32 bateaux Express et 1 Touriste : en tout 103.

Chômages. — Les services de bateaux ont à lutter, presque tous les hivers, soit contre les hautes eaux de la Seine, soit contre les glaçons que ce fleuve charrie avec violence. Il en résulte parfois des chômages désastreux pour les compagnies de navigation, en même temps que fort désagréables pour le public.

La liste de ces interruptions de service serait trop longue à énumérer ici. On retiendra en passant, quelques chiffres du passé pour s'étendre un peu plus sur ceux de ces dernières années.

ANNÉES.	NOMBRE DE JOURNÉES D'INTERRUPTION DU SERVICE.			CAUSES de L'INTERRUPTION DU SERVICE.
	Traversée.	Banlieue amont.	Banlieue aval.	
1868.....	36	57	»	Glaces, basses eaux.
.....	.....	.....	.....	
1870.....	19	90	»	Basses eaux, glaces et réquisitions faites pour le service de la guerre.
1871.....	67	139	»	Guerre, insurrection, basses eaux et brouillard.
1872.....	36	36	»	Grosses eaux, du 21 novembre au 28 décembre.
....	.....	.....	.....	
1879..... ...	27	27	27	Service arrêté le 5 décembre pour cause de glace.
....	.....	.....	.....	
1886.....	18	18	18	Grosses eaux.
1887.....	5	5	5	Grosses eaux (du 1er au 3 janvier), brouillard (du 29 au 30 janvier).
1888.....	21	21	21	Grosses eaux (du 15 au 25 mars et du 28 mars au 5 avril), brouillard (23 décembre).
1889.....	15	15	15	Grosses eaux (du 17 février au 3 mars).
1890.....	10	10	10	Ouverture des barrages pour le passage des glaces (15-22, 29-31 décembre).

Le «Touriste». — Parmi les moyens de transport par eau que les Parisiens ont encore à leur disposition, — pendant la belle saison, du moins — il faut mentionner le bateau à vapeur le *Touriste*, dont les excursions s'étendent de Paris à Corbeil et Seine-Port, les jeudis, et de Paris à Saint-Germain les autres jours.

Le *Touriste* est un bateau à hélice actionné par une machine de la force de 84 chevaux-vapeur, rappelant le type des Bateaux-Express; il est, comme ces derniers, éclairé à lumière électrique pour la marche de nuit, mais est spécialement aménagé pour la promenade d'agrément. Un café-restaurant est installé à bord.

Le voyage de Paris à Saint-Germain demande 3 heures et demie, et le retour 4 heures.

Le nombre des stations desservies est de 13 [1], y compris les stations extrêmes du pont Royal et de Saint-Germain.

La durée du voyage entre Paris (Pont-Royal) et Seine-Port exige 4 heures 50 minutes; elle se réduit à 4 heures 10 minutes pour le retour sur Paris.

Le nombre des stations desservies s'élève à 7 [2], y compris également les deux terminus.

---

[1] Paris, (pont Royal, *départ*), Billancourt, Saint-Cloud, Suresnes, Pont-Bineau, Île de la Grande-Jatte, Asnières, Saint-Denis, Argenteuil, Chatou, Bougival (Grenouillère), Bougival (écluse), Le Pecq, Saint-Germain (*arrivée*).

[2] Paris (*départ*), Port-à-l'Anglais, Choisy-le-Roi, Ablon, Évry, Corbeil, Seine-Port (*arrivée*).

Les prix perçus sont les suivants pour chaque direction et pour chaque fraction de voyage.

PARIS À SAINT-GERMAIN ET *VICE VERSA*.		fr. c.	PARIS À SEINE-PORT ET *VICE VERSA*.		fr. c.
De Paris à Saint-Germain.	Billet simple	3 00	De Paris à Corbeil.	Billet simple	3 00
	Aller et retour	4 50		Aller et retour	4 50
De Saint-Germain à Paris		2 00	De Corbeil à Seine-Port		1 50
De Saint-Denis à Saint-Germain		2 00	De Corbeil à Paris		2 00
D'Argenteuil à Saint-Germain		1 50	De Corbeil à Ablon		1 50
De Bougival à Saint-Germain		1 00	D'Ablon à Paris		1 50

Le nombre des voyageurs transportés pendant la saison 1889 a été de 5,899.

5° CHEMIN DE FER DE CEINTURE ET RACCORDEMENTS.

Le chemin de fer de ceinture ou de «petite ceinture», comme on le désigne assez fréquemment par rapport au chemin de fer de ceinture *extra-muros* ou de «grande ceinture» de création récente, est établi à l'intérieur des fortifications de Paris, qu'il longe sur la majeure partie de son parcours.

Cette voie de communication mesure près de 39 kilomètres de longueur et se compose :

1° De la ligne comprise entre la gare Saint-Lazare et Auteuil, dite «ligne d'Auteuil»;

2° De la section dite de la «rive droite» s'étendant de l'avenue de Clichy à la Rapée-Bercy;

3° De la section dite de la «rive gauche» allant d'Auteuil à la Rapée-Bercy;

4° Enfin, du raccordement de la ligne d'Auteuil à la section «rive droite».

La ligne d'Auteuil dessert les quartiers compris entre la gare Saint-Lazare et Auteuil par les Batignolles, la porte Maillot et Passy, et a un développement de 9 kilomètres.

La section du chemin de fer de ceinture rive droite appartient à la Compagnie du chemin de fer de ceinture de Paris; elle a un parcours de 17 kilomètres (non compris 3 kilomètres pour l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette, appartenant à la ville de Paris), et s'étend entre les Batignolles-Clichy et la Rapée-Bercy par la Chapelle, Ménilmontant et Charonne.

La section dite de la «rive gauche» dessert la partie de Paris située entre Auteuil et la Rapée-Bercy par Grenelle, Montrouge et la Glacière. Sa longueur est de 11 kilomètres.

Le raccordement de Courcelles (1 kilomètre 1/2), ouvert à l'exploitation le 25 mars 1869, a pour objet le transbordement direct des voyageurs et des marchandises entre la ligne d'Auteuil et la section du chemin de ceinture rive droite.

La ligne d'Auteuil et le raccordement de Courcelles appartiennent à la Compagnie de l'Ouest, qui les exploite pour son propre compte. Bien qu'appartenant aussi à cette compagnie, la section du chemin de fer de ceinture rive gauche est exploitée, depuis le 1er mai 1883, par le Syndicat des deux chemins de fer de ceinture.

Cette situation sommaire étant ainsi exposée, il convient maintenant de reprendre une à une ces différentes sections et de faire ressortir les principales données qui se rattachent à leur exploitation.

1° LIGNE D'AUTEUIL.

Des quatre sections qui forment le chemin de fer de ceinture de Paris, la première qui a été offerte au service des voyageurs est celle de la gare Saint-Lazare à Auteuil, dont l'ouverture à l'exploitation date du 2 mai 1854.

La concession de cette ligne fut accordée, le 18 août 1852, à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, qui fusionna avec la Compagnie de l'Ouest le 1er juin 1855.

La ligne d'Auteuil comprend huit stations, dont l'espacement moyen est de 1,300 mètres, savoir: Paris–Saint-Lazare, Batignolles–Ceinture, Courcelles–Levallois, Neuilly–Porte-Maillot, avenue du Bois-de-Boulogne, avenue du Trocadéro, Passy et Auteuil.

Dépenses d'établissement. — Les dépenses d'établissement de la ligne d'Auteuil sont actuellement confondues, dans la statistique de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, avec celle des lignes de banlieue, et il n'est pas possible d'en dégager le montant.

Les subventions locales accordées à cette ligne s'élevaient, au 31 décembre 1890, à la somme de 122,507 francs, soit une moyenne, par kilomètre, de 15,313 francs.

Matériel roulant. (Tableau n° 28.) — Les renseignements statistiques sur le matériel roulant n'ont pu être recueillis pour les premières années de l'exploitation, ces renseignements ayant été groupés avec ceux des autres lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

En 1864, le nombre total des trains de voyageurs mis en circulation s'était élevé à 24,547. Ce nombre s'est successivement accru d'année en année pour atteindre, en 1890, celui de 110,236, soit, pour cette dernière année, une moyenne de 302 trains par jour dans les deux sens.

Le nombre moyen de voitures par train, qui était de 9.5 en 1864, a atteint son maximum en 1889 (12.5) pour retomber en 1890, à 10 voitures.

La proportion du nombre de places offertes au départ, par train, a suivi la même progression, passant de 523, en 1864, à 551 en 1890, dont 87 pour la 1re classe et 464 pour la 2e.

Pendant l'année 1889 (Exposition universelle), ces nombres s'étaient élevés respectivement à 89 places pour la 1re classe et 592 pour la 2e, soit une moyenne de 681 places par train.

Enfin, le parcours kilométrique annuel des trains est passé successivement de 220,923 en 1864 à 834,694 kilomètres en 1890; celui des voitures à voyageurs (1re et 2e classes réunies), de 2,108,376 à 8,778,850 kilomètres aux mêmes époques.

Résultats généraux du trafic. (Tableau n° 28.) — 1° *Voyageurs.* — L'absence de renseignements pour les années 1854, 1855 et 1857 n'a pas permis d'indiquer le nombre total des voyageurs transportés sur la ligne d'Auteuil pendant les 37 années d'exploitation comprises entre 1854 et 1890. Pour l'année 1856 et la période de 1858 à 1890, soit 34 années sur 37, ce nombre s'est élevé à 240,255,837 voyageurs.

La moyenne générale annuelle correspondant à la période qui vient d'être indiquée ressort à 7,066,348 voyageurs, avec un minimum de 2,407,309 en 1856, et un maximum de 17,852,826 en 1889. Le nombre de voyageurs ayant emprunté la ligne d'Auteuil en 1890 a été de 15,867,845.

En rapportant à la journée de service les nombres ci-dessus, on trouve les moyennes suivantes: en 1856, 6,577 voyageurs; en 1889 (maximum), 48,912; enfin, en 1890, 43,474.

Pendant la première semaine d'exploitation, du 2 au 8 mai 1854, il avait été transporté journellement: 2,885, 3,695, 4,027, 3,999, 2,900, 6,166 et 4,291 voyageurs. On voit, d'après cet énorme accroissement de trafic, combien la ligne d'Auteuil est appréciée des Parisiens.

2° *Recettes.* — De même que pour le nombre des voyageurs, il a été impossible d'établir distinctement le chiffre des recettes de la ligne d'Auteuil pour les années 1854, 1855 et 1857. Déduction faite de ces trois années, la recette totale, afférente à l'année 1856 et à la période comprise entre 1858 et 1890 (34 années d'exploitation), a été de 43,387,463 francs (impôt déduit), soit une moyenne annuelle de 1,276,102 francs, avec minimum en 1871 (540,120 fr.) et maximum en 1889 (2,781,449 fr.).

La recette moyenne journalière a oscillé entre 1,479 francs en 1871 (minimum) et 7,620 francs en 1889 (maximum).

Enfin, le produit moyen d'un voyageur s'est successivement abaissé de 0 fr. 267, en 1856, à 0 fr. 156 en 1890, avec minimum de 0 fr. 151 en 1885.

Au reste le résumé suivant, extrait du tableau n° 28, permettra de mieux saisir l'allure du trafic qui n'a, en somme, jamais cessé de s'accroitre.

ÉLÉMENTS D'EXPLOITATION.		ANNÉES 1856 (a).	1867. (EXPOSITION.)	1877.	1887.	1890.
				1° Voyageurs.		
Nombre total transporté par année.	1re classe	2,407,039	753,248	847,749	1,887,586	2,084,126
	2e classe		4,672,629	5,031,271	11,217,178	13,783,719
	ENSEMBLE	2,407,039	5,425,877	5,879,020	13,104,764	15,867,845
Nombre moyen par jour		6,577	14,865	16,107	35,904	43,474
Parcours kilométrique	total annuel	16,852,006k	27,953,889k	28,123,395k	59,217,133k	70,819,694k
	moyen par voyageur	6k 1	5k 2	4k 8	4k 5	4k 5
				2° Recettes (impôt déduit).		
Recettes totales annuelles		643,785f	1,211,144f	1,091,173f	2,022,580f	2,468,024
Recette moyenne.	par jour	1,759	3,318	2,989	5,541	6,762
	par voyageur à toute distance	0f 267	0f 223	0f 186	0f 154	0f 156

(a) Les renseignements concernant l'année 1857 n'ont pu être établis spécialement pour la ligne d'Auteuil.

Trafic par gare. — Le tableau n° 29 permet de suivre le développement du trafic de chacune des gares de la ligne d'Auteuil. En voici un résumé, qui porte à la fois sur les voyageurs expédiés et les recettes correspondantes.

DÉSIGNATION DES GARES.	1857. VOYAGEURS expédiés.	1857. RECETTES.	MAXIMUM ATTEINT. ANNÉES.	MAXIMUM ATTEINT. VOYAGEURS expédiés.	MAXIMUM ATTEINT. ANNÉES.	MAXIMUM ATTEINT. RECETTES.	1890. VOYAGEURS expédiés.	1890. RECETTES.
		fr.				fr.		fr.
Saint-Lazare	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
Batignolles-Ceinture	220,258	51,968	1889	1,398,764	1889	340,715	1,199,961	272,348
Courcelles-Levallois	208,102	38,428	1889	1,928,305	1889	373,994	1,863,679	345,043
Neuilly-Porte-Maillot	282,594	83,348	1889	1,893,864	1889	430,769	1,767,111	382,079
Avenue du Bois-de-Boulogne	187,326	63,386	1889	471,824	1890	111,764	449,126	111,764
Avenue du Trocadéro	(b) »	(b) »	1889	738,724	1889	144,477	387,391	83,902
Passy	268,594	84,640	1889	795,460	1889	188,390	757,497	185,925
Auteuil	523,713	166,070	1890	1,823,966	1890	438,801	1,823,966	438,801

(a) Les rapports annuels de la Compagnie de l'Ouest ne mentionnent pas le trafic spécial de la gare Saint-Lazare avec la ligne d'Auteuil.

(b) Cette gare a été ouverte à l'exploitation le 1er mai 1878.

Trafic en 1890. — Enfin, dans le tableau n° 30, on a réparti, par gares de provenance et de destination, le trafic effectué en 1890.

Sur les 15,867,845 voyageurs transportés pendant cette année sur la ligne d'Auteuil, 12,617,876 avaient été expédiés par les gares mêmes de cette ligne ; la différence,

soit 3,249,969 voyageurs, provenait des autres sections du chemin de fer de Ceinture (R. D et R. G), des lignes de banlieue ou des grandes lignes.

Voici comment ces nombres se décomposaient au point de vue des provenances et des destinations.

DÉSIGNATION DES PROVENANCES.	VOYAGEURS EXPÉDIÉS À DESTINATION		
	DE LA LIGNE d'Auteuil.	D'AUTRES LIGNES ou sections.	ENSEMBLE.
Voyageurs expédiés par les stations de la ligne d'Auteuil	10,180,161	2,437,715	12,617,876
Voyageurs provenant des sections du chemin de fer de Ceinture (R. D. et R. G.) et d'autres lignes....	2,563,628	686,341	3,249,969
ENSEMBLE	12,743,789	3,124,056	15,867,845

2° CHEMIN DE FER DE CEINTURE (RIVE DROITE).

Faciliter les transports entre les diverses gares de Paris, de manière à supprimer les entraves continuelles qu'occasionnait alors le camionnage dispendieux et embarrassant des marchandises qui avaient à traverser la capitale, tel fut le véritable objet du chemin de fer de Ceinture.

Décrétée le 10 décembre 1851, la section «rive droite» a été exécutée par l'État avec le concours simultané des deniers publics et une subvention fournie par les cinq compagnies de Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans.

A la même date, les cinq compagnies subventionnaires obtinrent la jouissance du chemin, et la durée de la concession, limitée à quatre-vingt-dix-neuf ans, commença à courir à dater du 1er janvier 1854.

Le chemin de fer de Ceinture, rive droite, fut ouvert spécialement, le 15 décembre 1852, pour les transports concernant le service des compagnies de Rouen, du Nord et de l'Est. Un an après, le 31 décembre 1853, la voie unique comprise entre le pont d'Aubervilliers et la gare d'Ivry fut livrée par l'État. Un service spécial au transport des cokes de la Chapelle à Ivry, avec croisement à Belleville, fut installé le même jour. Au mois de mars suivant, les transports des marchandises d'une ligne sur l'autre eurent lieu à titre de tolérance; mais le chemin de fer de ceinture ne fut définitivement reçu par le syndicat des compagnies que le 18 novembre 1854.

Comme il ne doit être question, dans cette étude, que des services rendus au point de vue des voyageurs, on en éliminera les éléments afférents au transport des marchandises.

Le seul service de voyageurs qui existait de 1854 à 1862 ne comprenait exclusivement que le transport des émigrants. C'est seulement le 14 juillet 1862 que le chemin de Ceinture a été ouvert au service des voyageurs proprement dit.

La section du chemin de fer de Ceinture, rive droite, a un développement de 17 kilomètres, non compris l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette, qui appartient à la ville de Paris (3 kilom.).

Le nombre des stations disséminées sur ce parcours est de 13, ce qui en rend l'espacement moyen à 1,300 mètres environ. En voici la nomenclature, ainsi que la date de leur ouverture au trafic des voyageurs :

Avenue de Clichy (14 juillet 1862);
Avenue de Saint-Ouen (26 mars 1869);
Boulevard Ornano (26 mars 1869);
Nord-Ceinture (..... 1875);
La Chapelle-Saint-Denis (16 novembre 1863);
Est-Ceinture (halte) (18 octobre 1867);
Pont-de-Flandre (26 mars 1869);
Belleville-Villette (14 juillet 1862);
Ménilmontant (14 juillet 1862);
Charonne (14 juillet 1862);
Cours de Vincennes (26 mars 1869);
Bel-Air-Ceinture (26 novembre 1863);
La Rapée-Bercy (14 juillet 1862).

Dépenses d'établissement. — Le montant des subventions fournies par l'État et divers, jusqu'au 31 décembre 1890, s'élevait à la somme de 19,679,525 francs, soit une moyenne de 1,157,619 francs par kilomètre de voie [1].

Cette somme se répartissait ainsi qu'il suit :

1° Subvention de l'État (y compris 5,183,218 francs représentant la part de l'État dans les dépenses relatives à la suppression des passages à niveau)...	13,468,458f
Subventions locales (y compris 5,933,755 francs pour le motif qui précède).....	6,211,067
TOTAL ÉGAL.....	19,679,525
Les dépenses faites à la même date par la Compagnie du chemin de fer de Ceinture étaient de..... (y compris aussi 5,196,147 francs pour la part du syndicat dans les dépenses relatives à la suppression des passages à niveau).	23,196,847
Les dépenses totales représentaient donc une somme de..... soit une moyenne générale de 2,522,139 francs par kilomètre de voie.	42,876,372f

Matériel roulant. (Tableau n° 31.) — Le matériel de traction appartenant au syndicat comprenait, au 31 décembre 1890, 13 locomotives à marchandises à roues accouplées d'un poids moyen de 40 tonnes, et 13 tenders d'un poids moyen de 40 tonnes également.

Les machines qui font la traction des trains de voyageurs appartiennent à la Compagnie de l'Ouest; ces machines ont été, en moyenne, au nombre de 26.7 par jour en 1890.

L'effectif annuel des voitures à voyageurs, qui n'était, en 1862, que de 50, s'est élevé progressivement à 120 en 1890, soit 29 voitures de 1re classe et 91 de 2e classe, dont 30 à étage et 61 à impériale.

Le poids moyen des voitures de 1re classe est de 7'8 et leur contenance moyenne de 24 places; le poids et la contenance des voitures de 2e classe sont respectivement de 9'6 et 77.4 places.

---

[1] Ces chiffres se rapportent aux 17 kilomètres du chemin de Ceinture proprement dit.

Le nombre de trains mis en circulation est successivement passé de 12,495, en 1866 (les renseignements faisant défaut pour les années antérieures), soit 34 par jour, à 50,363 en 1890 (138 par jour).

Le nombre moyen de voitures par train de voyageurs a atteint son maximum en 1888 : 12.3 voitures dont 3.9 de 1re classe et 8.4 voitures de 2e classe. En 1886, on ne comptait que 6.9 voitures; en 1890, 9.4.

Enfin, le parcours kilométrique annuel des trains se résume ainsi : en 1866, 168,364 kilomètres; en 1890, 700,474 kilomètres (maximum).

Les voitures à voyageurs ont fourni, de leur côté, les parcours suivants : en 1866, 1,165,091 kilomètres; en 1889, 6,877,919 kilomètres (maximum); enfin, en 1890, 6,575,162 kilomètres.

Le parcours moyen annuel d'une voiture (1re et 2e classe réunies) a donc varié entre 23,302 kilomètres en 1866 et 57,316 kilomètres en 1889 (maximum).

Résultats généraux du trafic. (Tableau n° 32.) — 1° *Voyageurs.* — Depuis son ouverture à l'exploitation (14 juillet 1862) jusqu'au 31 décembre 1890, le chemin de fer de Ceinture (rive droite) a transporté à toute distance 147,601,241 voyageurs (non compris les militaires en corps transportés gratuitement), soit, pour 29 années, une moyenne de 5,089,698 unités, l'année 1862 considérée comme étant entière.

Le tableau qui va suivre traduit, par périodes quinquennales de 1862 à 1887, et annuellement depuis cette dernière date, les principales données se rapportant au trafic-voyageurs. Le maximum correspond à l'année 1889.

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS				PARCOURS MOYEN d'un voyageur.	NOMBRE MOYEN, PAR TRAIN,		
	par année.	par jour.	à 1 kilomètre.	sur la distance entière.		de places offertes.	de voyageurs ayant pris place.	de places occupées sur la distance entière.
					kil.			
1862 (a).....	92,615	542	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —
1867 (*).....	2,945,986	8,071	16,543,628	919,090	5.6	342	214	87
1872.....	3,684,296	10,066	20,040,716	1,002,036	5.4	439	182	71
1877.....	4,298,181	11,776	25,334,292	1,266,715	5.9	459	167	72
1882.....	7,248,324	19,860	39,981,237	1,999,062	5.5	662	152	93
1887.....	9,357,819	25,637	52,661,019	2,633,051	5.6	706	291	122
1888.....	9,547,496	26,158	54,252,691	2,712,631	5.7	746	294	123
1889 (*).....	11,387,276	31,113	(A partir de 1889, la statistique établie par le Syndicat des deux Ceintures groupe ces renseignements avec ceux de la Ceinture (R. G.). — (Voir le tableau de la page 146 ci-après.)					
1890.....	10,260,880	28,112						

(*) Exposition universelle.
(a) Exploitation du 14 juillet au 31 décembre 1862.
(b) Les renseignements font défaut.

2° *Recettes.* — Les recettes ont suivi l'allure des voyageurs, s'élevant, pour la même période de 1862 à 1890, à la somme totale de 32,176,555 francs, y compris l'impôt, et à celle de 28,608,200 francs, non compris l'impôt.

La moyenne annuelle ressortant de ce dernier chiffre a donc été de 986,490 francs.

La progression des recettes et les données qui s'en déduisent sont inscrites dans le tableau ci-dessous. Le maximum revient également à l'année 1889.

ANNÉES.	RECETTES TOTALES ANNUELLES. (Impôt compris.)	RECETTES TOTALES ANNUELLES. (Impôt non compris.)	RECETTE MOYENNE (a) par jour.	RECETTE MOYENNE (a) par kilomètre et par train.	PRODUIT MOYEN D'UN VOYAGEUR (a) à toute distance.	PRODUIT MOYEN D'UN VOYAGEUR (a) par kilomètre parcouru.
	fr.	fr.	fr.	fr. c.	cent.	cent.
1862 (b)	34,720	30,925	203	—	34	—
1867 (*)	636,743	570,510	1,563	3.00	19	3.44
1872	869,783	754,578	2,062	2.67	20	3.77
1877	1,006,942	886,457	2,429	2.49	21	3.48
1882	1,688,923	1,497,066	4,101	3.46	20	3.70
1887	1,844,872	1,669,496	4,574	3.85	17	3.10
1888	1,889,130	1,670,580	4,564	4.16	17	3.08
1889 (*)	2,403,521	2,132,467	5,842	3.50	21	(c) —
1890	2,289,778	2,046,555	5,607	2.92	22	(c) —

(*) Exposition universelle.
(a) Non compris l'impôt.
(b) Exploitation du 14 juillet au 31 décembre 1862.
(c) Voir le tableau de la page 146, ci-après.

Trafic par gare. — Les renseignements concernant le trafic de chaque gare sont développés dans les tableaux n°s 34 et 35, qui donnent pour chacune des années comprises entre 1862 et 1890, le nombre des voyageurs expédiés, ainsi que les recettes correspondantes.

On trouvera ci-après le résumé de ces données, savoir : le trafic pendant l'année de l'ouverture à l'exploitation, le maximum atteint (voyageurs et recettes), enfin le trafic en 1890.

STATIONS.	1re ANNÉE D'EXPLOITATION (a). Voyageurs expédiés.	1re ANNÉE D'EXPLOITATION (a). Recettes (b).	MAXIMUM ATTEINT. ANNÉE.	MAXIMUM ATTEINT. VOYAGEURS expédiés.	MAXIMUM ATTEINT. ANNÉE.	MAXIMUM ATTEINT. RECETTES (b).	ANNÉE 1890. VOYAGEURS expédiés.	ANNÉE 1890. RECETTES (b).
		fr.				fr.		fr.
Avenue de Clichy	21,176	8,027	1889	684,824	1889	121,737	634,792	118,266
Avenue de Saint-Ouen	101,366	20,934	1890	705,617	1890	123,238	705,617	123,238
Boulevard Ornano	136,494	24,370	1889	1,141,217	1889	195,629	1,076,903	189,225
Nord-Ceinture	29,863	6,762	1889	106,980	1889	22,897	549,109	109,487
La Chapelle-St-Denis	4,962	1,032	1889	507,332	1889	93,026		
Est-Ceinture (halte)	603	148	1889	106,495	1890	22,362	97,366	22,362
Pont-de-Flandre	191,807	39,786	1889	977,423	1890	217,366	945,718	217,366
Belleville-Villette	17,997	5,681	1890	909,350	1890	186,645	909,350	186,645
Ménilmontant	19,772	6,004	1890	1,643,229	1889	336,120	1,643,229	317,531
Charonne	11,775	3,734	1890	732,380	1889	145,558	732,380	142,369
Avenue de Vincennes	181,995	35,949	1890	867,640	1889	185,289	867,640	182,113
Bel-Air-Ceinture (c)	3,640	756	1887	575,342	1889	116,804	521,649	116,509
La Rapée-Bercy	21,895	7,479	1890	502,311	1890	116,604	502,311	116,604

(a) Pour les dates de l'ouverture à l'exploitation de chaque gare, voir ci-dessus, p. 140.
(b) Non compris l'impôt de grande vitesse.
(c) Y compris les voyageurs en provenance de la ligne de Vincennes.

Trafic en 1890. — Par suite de son groupement en un même tableau des résultats de l'exploitation, la statistique du chemin de Ceinture ne permet pas d'indiquer, pour chacune des deux sections séparément, la répartition du nombre de voyageurs transportés pendant l'année 1890, *selon leurs provenances et leurs destinations.*

A défaut, on trouvera au tableau de la page 147 et au tableau n° 38 ci-après, la part de trafic revenant à chacune des gares de la section R. D., tant pour le nombre de voyageurs qu'elle a reçus que pour le nombre de voyageurs qu'elle a expédiés.

3° CHEMIN DE FER DE CEINTURE (RIVE GAUCHE) ET RACCORDEMENTS.

Les sections du chemin de fer de Ceinture appartenant à la Compagnie de l'Ouest, en dehors de la ligne d'Auteuil, comprennent :

1° La ligne de Grenelle au Champ-de-Mars; 2° la section du chemin de fer de Ceinture dite « Rive gauche »; 3° le raccordement de Courcelles, qui relie la ligne d'Auteuil au chemin de fer de Ceinture (rive droite).

La ligne ou plutôt l'embranchement de Grenelle au Champ-de-Mars a été ouvert à l'exploitation le 1er février 1867 et mesure une longueur de 3 kilomètres.

Cet embranchement a été établi pour desservir spécialement l'Exposition universelle de 1867, et l'on sait les services qu'il a rendus tant pour cette solennité que pour les suivantes de 1878 et de 1889. Fermé au public le 28 décembre suivant, il a été de nouveau ouvert au service des voyageurs le 1er avril 1878, également à l'occasion de l'Exposition universelle, et n'a cessé de l'être depuis cette date.

En dehors de ses deux gares extrêmes, du Champ-de-Mars et de Grenelle (raccordement), la ligne ne compte que la halte de Javel.

Il convient cependant d'ajouter que, depuis le 1er mai 1889, jour de l'ouverture de la dernière Exposition, l'embranchement du Champ-de-Mars sert en même temps de tête de ligne à la nouvelle voie ferrée dite « du Champ-de-Mars à Puteaux ».

Cette dernière ligne, qui fait sur tout son parcours concurrence au service de bateaux desservant les localités en aval de Paris, ne saurait être, en réalité, considérée que comme ligne de banlieue et, à ce titre, elle ne devrait aucunement figurer dans les données d'exploitation du chemin de Ceinture (rive gauche) proprement dit.

Cependant, à défaut d'une ventilation spéciale dans les statistiques de la Compagnie de l'Ouest, ses résultats d'exploitation restent confondus, dans les tableaux qui vont suivre, avec ceux de la Ceinture (rive gauche) et du raccordement de Grenelle.

L'exploitation de l'embranchement de Grenelle et de Puteaux au Champ-de-Mars, d'une part, et du raccordement de Courcelles, de l'autre, a toujours été et reste faite par la Compagnie de l'Ouest. Il n'en est pas ainsi pour la Ceinture (rive gauche), dont l'exploitation a été cédée, à partir du 1er mai 1883, au syndicat des deux chemins de fer de Ceinture.

La section proprement dite du chemin de fer de Ceinture (rive gauche) a été ouverte à l'exploitation le 25 février 1867. Sa longueur est de 11 kilomètres, dont 10 pour la partie comprise entre Auteuil et Bercy, et 1 kilomètre pour le raccordement avec la ligne de Paris à Rennes.

Elle comprend les huit stations ci-après : Point-du-Jour, Grenelle, Vaugirard-Issy, Ouest-Ceinture, Montrouge, la Glacière, Gentilly, la Maison-Blanche et Orléans-Ceinture. Les stations d'Auteuil et de la Rapée-Bercy, auxquelles se rattache la Ceinture (rive gauche), ne sont que des stations de transit par rapport à cette dernière ligne.

Les huit stations désignées ci-dessus ont toutes été ouvertes au public le jour même de l'inauguration de la ligne. Leur espacement moyen est de 1,370 mètres.

Dépenses d'établissement. — Les dépenses d'établissement du chemin de fer de Ceinture (rive gauche) s'élevaient, au 31 décembre 1890, à la somme de 43,585,354 francs, se décomposant de la manière suivante :

	Dépenses totales.	Dépenses kilométriques.
Dépenses faites par l'État	25,264,123f	2,296,738f
Dépenses faites par la compagnie	17,052,072	1,604,734
Subventions diverses	669,159	60,833
ENSEMBLE	43,585,354	3,962,305

Matériel roulant. (Tableau n° 36.) — Le nombre annuel de trains à toute distance est passé de 8,954 en 1867 à 69,489 en 1878 (maximum), pour retomber à 51,008 en 1890. En 1889, année de l'Exposition universelle, le nombre des trains mis en marche s'était élevé à 62,383.

Dans le tableau suivant, on a groupé les divers éléments se rapportant au matériel roulant.

ANNÉES.	NOMBRE ANNUEL de trains à toute distance.	NOMBRE MOYEN PAR TRAIN de voitures à voyageurs	NOMBRE MOYEN PAR TRAIN de places offertes.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE ANNUEL des trains.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE ANNUEL des voitures à voyageurs.
				kil.	kil.
1867 (*) (a)	8,954	10.4	572	175,369	1,822,914
1872	20,217	7.0	382	228,917	1,598,898
1877	31,457	8.5	463	319,307	2,700,336
1882	49,372	9.0	502	507,615	4,550,056
1887	(b) 29,523	11.9	699	(b) 312,849	(b) 3,713,561
1888	30,055	12.4	747	327,435	4,050,364
1889 (*)	62,383	11.4	750	536,832	6,145,312
1890	51,008	9.4	589	579,714	5,439,297

(*) Exposition universelle.

(a) Exploitation du 25 février au 31 décembre 1867.

(b) La diminution constatée pour l'année 1887 provient de ce que, depuis le 7 avril, il n'a plus été fait de trains que de demi-heure en demi-heure.

Résultats généraux du trafic. (Tableau n° 36.) — Le nombre des voyageurs transportés à toute distance pendant la période s'étendant du 25 février 1867 au 31 décembre 1890, tant pour la Ceinture (rive gauche) proprement dite que pour les embranchements de Grenelle et de Puteaux au Champ-de-Mars, s'est élevé à 136,334,418, dont 7,015,915 voyageurs de 1re classe et 129,318,503 de seconde classe, ayant fourni une recette totale (impôt de grande vitesse déduit) de 18,975,891 francs.

Les principaux éléments du trafic-voyageurs sont indiqués dans le tableau suivant. Il suffira de faire remarquer que le maximum correspond à l'année 1889, pendant

laquelle il a été transporté 11,852,663 voyageurs ayant produit une recette de 2,163,117 francs (impôt déduit).

ANNÉES.	VOYAGEURS. NOMBRE total annuel.	VOYAGEURS. NOMBRE moyen par jour.	VOYAGEURS. PARCOURS KILOMÉTRIQUE total annuel.	VOYAGEURS. PARCOURS KILOMÉTRIQUE moyen par voyageur.	RECETTES (IMPÔT DÉDUIT) TOTALES annuelles.	RECETTE MOYENNE par jour.	RECETTE MOYENNE par voyageur.
			kil.	kil.	fr.	fr.	cent.
1867 [*] (a)	4,864,882	(b) 13,328	19,826,461	4.1	722,152	(b) 1,978	14.9
1872	3,251,266	8,883	12,354,222	3.8	444,506	1,214	13.7
1877.....	4,053,202	11,105	14,690,978	3.6	537,223	1,472	13.3
1882.....	7,163,626	19,626	25,361,306	3.5	936,595	2,566	13.1
1885.....	8,708,848	23,859	36,336,960	4.2	1,068,379	2,927	12.3
1887.....	7,971,120	21,838	29,643,737	3.7	917,234	2,513	11.5
1888	8,511,947	23,257	(c) 32,591,795	(c) 3.8	1,021,198	2,790	12.0
1889 (*)	11,852,663	32,473	(d) —	(d) —	2,163,117	5,926	18.3
1890	7,903,863	21,654	(d) —	(d) —	1,409,761	3,862	17.8

(*) Exposition universelle.
(a) Exploitation du 25 février au 31 décembre 1867.
(b) Moyenne ramenée à l'année entière.
(c) Chiffres se rapportant seulement aux 8,507,383 voyageurs transportés sur la Ceinture (R. G.) proprement dite.
(d) Ces renseignements sont confondus, pour ces deux années, avec ceux de la R. D. (Voir ci-après, p. 146.)

Trafic par gare. — La part de trafic revenant à chacune des gares de la Ceinture (rive gauche) et de ses raccordements est indiquée aux tableaux n°s 37, 37 *bis* et 37 *ter*, qui donnent, pour chacune des années comprises entre 1867 et 1890, le nombre des voyageurs expédiés et la recette correspondante (déduction faite de l'impôt sur la grande vitesse).

Le résumé ci-dessous en fait ressortir les résultats afférents aux années extrêmes de cette période, ainsi que le maximum atteint, en voyageurs comme en recettes.

DÉSIGNATION DES GARES.	1867 (a). VOYAGEURS expédiés.	1867 (a). RECETTES.	MAXIMUM ATTEINT. ANNÉES.	MAXIMUM ATTEINT. VOYAGEURS.	MAXIMUM ATTEINT. ANNÉES.	MAXIMUM ATTEINT. RECETTES.	1890. VOYAGEURS.	1890. RECETTES.
		fr.				fr.		fr.
Point-du-Jour.....	134,849	41,905	1890	625,975	1882	176,589	625,975	88,993
Grenelle.....	27,822	8,363	1889	194,631	1882	35,094	182,397	29,338
Vaugirard-Issy.....	168,631	46,593	1890	618,615	1882	128,464	618,615	106,176
Ouest-Ceinture....	191,980	64,833	1890	546,184	1882	117,054	546,184	90,332
Montrouge.....	292,932	79,638	1889	971,867	1889	190,106	944,866	180,282
La Glacière-Gentilly.	89,047	25,563	1889	422,662	1889	84,374	397,192	77,658
La Maison-Blanche.	255,873	67,513	1889	916,594	1889	195,630	859,745	178,657
Orléans-Ceinture...	112,299	25,860	1890	437,258	1889	94,576	437,258	93,626

(a) Exploitation du 25 février au 31 décembre.

Trafic en 1890. (Tableau n° 38.) — La répartition du nombre de voyageurs transportés, pendant l'année 1890, suivant leurs provenances et leurs destinations, n'a pas été faite non plus au point de vue spécial de la Ceinture, rive gauche.

Ainsi qu'on l'a fait remarquer plus haut (p. 143), ces renseignements ont été groupés avec ceux de la Ceinture, rive droite, et le lecteur en trouvera un résumé ci-après (p. 147).

4° ENSEMBLE DES SECTIONS.

Il n'est pas sans intérêt de grouper en quelques lignes les données principales de l'exploitation des différentes sections qui composent le chemin de fer de ceinture, de manière à comparer plus tard, en fin d'étude, cette voie de communication aux autres moyens de transport parisiens.

Tel est l'objet du tableau suivant.

ÉLÉMENTS ET ANNÉES.		DÉSIGNATION DES SECTIONS. Ligne d'Auteuil.	Rive droite.	Rive gauche et raccordements.	Ensemble.
		voyageurs.			
Nombre de voyageurs transportés à toute distance.	1856 (a)	2,407,039	«	«	2,407,039
	1867 (*)	5,425,877	2,945,986	4,864,882	13,236,745
	1877	5,879,020	4,298,181	4,053,202	14,230,403
	1887	13,104,764	9,357,819	7,971,120	30,433,703
	1888	13,847,065	9,547,496	8,511,947	31,906,508
	1889 (*)	**17,852,826**	**11,387,276**	**11,853,663**	**41,092,765**
	1890	10,867,845	10,260,880	7,903,863	34,032,588
		francs.			
Recettes (non compris l'impôt).	1856 (a)	643,785	«	«	643,785
	1867 (*)	1,211,144	570,510	722,152	2,503,806
	1877	1,091,173	886,457	537,223	2,514,853
	1887	2,022,580	1,069,497	917,115	4,009,192
	1888	2,157,256	1,670,580	1,021,198	4,849,034
	1889 (*)	**2,781,449**	**2,132,467**	**2,163,117**	**7,077,033**
	1890	2,468,024	2,046,555	1,409,761	5,924,340

Nota. — Les chiffres gras indiquent le maximum.
(*) Exposition universelle.
(a) Les renseignements pour 1857 font défaut.

5° RÉSULTATS SPÉCIAUX AUX SECTIONS RIVE DROITE ET RIVE GAUCHE POUR LES ANNÉES 1889 ET 1890.

Les données qui n'ont pu être fournies pour chacune des sections Rive droite et Rive gauche relativement aux années 1889 et 1890, par suite du groupement établi par la statistique du syndicat des deux Ceintures, sont consignées dans les tableaux complémentaires suivants pour les *deux sections réunies*.

ÉLÉMENTS.		1889. (Exposition.)	1890.
Voyageurs à toute distance	Places de 1re classe	967,992	578,915
	Places de 2e classe	18,575,425	16,718,483
	Ensemble	19,543,417	17,297,398

ÉLÉMENTS.		1889, (EXPOSITION.)	1890.
Militaires transportés gratuitement		12,459	9,679
Nombre de voyageurs à 1 kilomètre		114,088,288	109,744,064
Parcours moyen d'un voyageur		5k 837	6k 344
Charge d'un train moyen en voyageurs		99v 49	85v 76
Recettes totales (impôt déduit)	Places de 1re classe	224,337f	180,457f
	Places de 2e classe	3,337,044	3,072,620
	Recettes du contrôle de route	83,943	33,885
	ENSEMBLE	3,645,324	3,281,962
Produit moyen par voyageur		0f 03195	0f 19002
Tarif moyen perçu par kilomètre		3f 235	2f 026
Recette moyenne d'un train de voyageurs par kilomètre parcouru		0f 03195	0f 02995

Enfin la répartition du mouvement des voyageurs en 1890 s'est effectuée de la manière suivante, au point de vue des provenances et des destinations [1] :

DÉSIGNATION DES PROVENANCES.	VOYAGEURS EXPÉDIÉS À DESTINATION			
	de la CEINTURE (R. D.)	de la CEINTURE (R. G.)	de la ligne D'AUTEUIL et autres.	ENSEMBLE.
Stations de la Ceinture (R. D.)	6,612,742	1,894,040	1,289,294	9,796,076
Stations de la Ceinture (R. G.)	1,892,692	1,789,822	1,180,505	4,803,009
Autres provenances (Ligne d'Auteuil, banlieue, grandes lignes)	1,173,524	1,293,555	231,234	2,698,313
TOTAUX	9,618,948	4,977,417	2,701,033	17,297,398

(1) Voir, pour le détail par gare, le tableau n° 38.

6° TRAMWAYS.

Malgré les limites imposées à cette étude, qui ne doit comprendre exclusivement que l'histoire des moyens de transport dans Paris, on ne saurait négliger l'origine des tramways dont l'emploi tend de jour en jour à se généraliser et dont les services sont fort appréciés du public.

Le tramway, en effet, est une voiture commode, largement éclairée et aérée, dont les dimensions en profondeur laissent au voyageur une place spacieuse, et en hauteur la liberté de gagner cette dernière sans se courber. Il n'offre pas, non plus, comme les omnibus et autres voitures roulant à même sur le pavé ou sur la chaussée, de ces soubresauts désagréables qui rappellent les voyages du temps passé.

Origine du mot «tramway». — Sous son apparence simple, l'origine du mot «tramway» a été très discutée. Cependant il ressort clairement des différentes descriptions qui lui ont été consacrées [1] que le tramway, qui sert de nos jours au transport des personnes, n'a servi primitivement qu'au transport des choses.

Dans son numéro du 10 août 1889, le journal *La Nature* a reproduit le fac-similé d'une gravure très curieuse de 1555, empruntée à la *Cosmographie* de Sébastien Munster [2], et qui vient confirmer ce fait.

Cette gravure représente la coupe d'une mine dans laquelle on voit figurer un ouvrier poussant un wagonnet de minerai sur des rails. Les 4 roues de ce «tombereau» étaient en fer; mais l'auteur ne mentionne pas la composition des rails sur lesquels roulait le véhicule.

Un autre document de la même époque, relatif à l'amélioration de la route ou *tram* de Bridgegait à Bernard-Castle, ne laisse pas non plus de doute à ce sujet. «Tram» désigne probablement dans ce cas ce que les Anglais et les Américains appellent *log-road*, c'est-à-dire une route formée de bois ronds juxtaposés transversalement.

Plus tard, vers 1670, on se servait à Newcastle de railways en bois pour le transport des charbons des mines aux ports d'embarquement sur la Tyne. Ce système fut appliqué en 1776 aux houillères de Sheffield.

Le premier emploi des rails en fonte à rebords remonte à 1767.

En 1797, l'ingénieur Barnes remplaçait les traverses en bois sur lesquelles on les posait par des dés en pierre sur un chemin de fer des environs de Newcastle.

En résumé, d'après les auteurs anglais, le mot «tram» veut dire essieu de chariot. C'est aussi le vieux nom local d'un wagon à charbon employé autrefois dans le nord de l'Angleterre, d'où est venu le mot «tramway» pour désigner une voie formée de pièces de bois, dalles de pierre ou plaque de fer pour la circulation des trains.

L'application du tramway au service des voyageurs date de 1832 et fut faite entre New-York et Harleem, sur une ligne à voie de $1^{m}435$ de large. Cette ligne fut supprimée pendant un certain temps par suite de son impopularité [3].

Vers 1852, un ingénieur français, M. Loubat, rétablit l'usage des tramways dans la ville de New-York.

Le nouvel établissement comprenait des rails en fer laminé posés sur des longrines en bois. Les rails présentaient, à leur partie supérieure, une rainure ou ornière pour

---

[1] Voir, à ce sujet, un article très intéressant publié dans les *Mémoires et Compte rendu des travaux de la Société des ingénieurs civils* (n° de mars 1885, p. 464-466).

[2] Cet ouvrage a été publié à Bâle en 1541. La gravure, dont le fac-similé a été reproduit par «La Nature», a été empruntée à une édition datée de 1555.

[3] Pour la description technique de ce tramway, voir l'ouvrage de M. D. K. Clark, complété par M. Chemin, édition de 1880, p. 197 et suivantes.

guider les roues des voitures; celles-ci étaient munies de boudins, comme celles des voitures de chemins de fer.

On sait l'extension qu'a pris depuis ce mode de transport, extension qui s'est surtout manifestée dans les pays étrangers.

Organisation du réseau de tramways à Paris. — A son retour en France, M. Loubat obtint, par autorisation ministérielle du 16 août 1853, la permission d'appliquer sur les voies de Paris le système qu'il avait établi à New-York et qui fonctionnait, comme il vient d'être dit, depuis deux ans dans les rues de cette ville.

Les essais se firent sur le quai de Billy à l'aide de voies et de matériel roulant, semblables au système New-Yorkais et furent déclarés très satisfaisants.

Un décret du 18 février 1854 intervint, autorisant M. Loubat à établir définitivement une voie de son système entre Sèvres et Vincennes, avec embranchement sur le rond-point de Boulogne. Ce réseau comprenait une longueur de 29,178 mètres [1].

Malgré toutes ses instances, M. Loubat ne put être autorisé à construire effectivement et à exploiter la partie de sa concession comprise entre la place de la Concorde et Vincennes. L'autorité craignait que les « tramways » [2] ne fussent une cause d'accidents aux passages des ponts, et surtout dans la rue et le faubourg Saint-Antoine [3].

M. Loubat avait tout d'abord employé sur ses lignes les voitures américaines à roues calées sur les essieux et ne pouvant dérailler à volonté.

Le public apprécia peu ce genre de véhicules, tout nouveaux pour lui. Le médiocre état de la voie et plus encore le mauvais vouloir des conducteurs des autres voitures, qui ne se dérangeaient que par force [4], conduisirent finalement à les abandonner pour les remplacer par de grands omnibus ordinaires, capables au besoin de circuler sur la chaussée. Ces derniers pouvaient contenir 52 personnes; ils pesaient 3,000 kilogr. à vide et un peu plus du double à pleine charge. Sur les quatre roues, deux seulement étaient munies de boudins, comme le sont aujourd'hui les tramways, de manière à dérailler au besoin.

Les développements successifs de ces deux lignes, et les améliorations qu'elles ont subies depuis leur création, ont été amplement traités à propos de l'historique de la Compagnie générale des Omnibus (voir pages 90–91), et il n'est pas nécessaire de les renouveler dans ce chapitre. On rappellera simplement que c'est à partir du 1er novembre 1856, que l'exploitation fut reprise à M. Loubat par la compagnie rétrocessionnaire.

C'est, en réalité, depuis l'année 1875 que le développement des tramways prit son véritable essor dans Paris.

Dès le mois d'août 1873, de nombreuses concessions, avec rétrocession, furent accordées par l'Administration supérieure et sanctionnées par des décrets.

La première ligne de tramway (dans le sens du mot cette fois) mise en exploitation fut celle de l'Étoile à la Villette (15 juin 1875). Cette ouverture fut suivie moins de deux mois après, le 25 août, de celle de la ligne du Louvre à Vincennes, qui vint compléter la concession faite primitivement à M. Loubat.

Depuis cette époque, le réseau s'est accru successivement, et il atteignait, au 31 décembre 1890, près de 300 kilomètres, tous en exploitation.

Un historique, retraçant les principales dispositions des décrets mentionnés pré-

---

[1] Par suite de certains prolongements, cette longueur atteint actuellement 29.738 mètres.

[2] Ce mot n'a guère été appliqué au service des voyageurs, à Paris, que vers 1860. On disait couramment, en parlant de la voie ferrée, le « chemin de fer américain » ou plus simplement l'« américain ».

[3] On a reconnu depuis combien ces craintes étaient exagérées.

[4] Une ordonnance de police de 1875 oblige les conducteurs de voitures, autres que des tramways, à se garer pour laisser passer ces derniers.

cédemment, serait fastidieux et ne laisserait pas que de paraître obscur, surtout si l'on faisait entrer en ligne les documents législatifs qui ont autorisé les nombreux prolongements de lignes dans Paris. Il a paru plus convenable d'exposer seulement la situation actuelle (arrêtée dans ce travail au 31 décembre 1890), en accompagnant chacune des lignes exploitées des renseignements qui s'y rattachent, et en renvoyant le lecteur au *Bulletin des lois* pour les questions de détail.

Situation du réseau de tramways parisiens au 31 décembre 1890 [1]. — Les concessions faites aux compagnies exploitantes comprenaient, au 31 décembre 1890, une longueur de 252 kilomètres 745 mètres, tant pour les lignes intérieures proprement dites que pour celles rayonnant de l'intérieur vers les localités environnantes.

La longueur totale exploitée à la même époque était de 293 kilomètres 230 mètres, supérieure à la longueur concédée par suite des parcours communs à plusieurs lignes.

Ces longueurs se répartissaient ainsi qu'il suit, par compagnie.

ÉLÉMENTS.		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.			
		COMPAGNIE générale des Omnibus.	TRAMWAYS. Réseau Nord.	TRAMWAYS. Réseau Sud.	ENSEMBLE.
		mètres.	mètres.	mètres.	mètres.
1° Longueurs concédées (ou rétrocédées).....		117,661	63,892	71,192	252,745
2° Longueurs exploitées	intra-muros.....	116,026	28,789	45,332	190,147
	extra-muros.....	34,636	(a) 40,524	(a) 27,923	103,083
	ENSEMBLE.....	150,662	69,313	73,255	293,230

(a) Y compris les services de rabattage dans la banlieue.

Nombre et longueur des lignes, par compagnie. — Le nombre total des lignes de tramways (y compris les services de rabattage) en exploitation fin 1890 était de 50, représentant chacune une longueur moyenne de 5 kilomètres 865 mètres.

Le tableau suivant en donne la décomposition.

---

[1] Dans la partie statistique de ce travail, on n'a pas fait figurer les lignes de tramways de Paris à Saint-Germain et de Vincennes à Ville-Évrard, parce qu'on a considéré ces lignes comme faisant un service de *grande banlieue*. Néanmoins on trouvera, dans les pages suivantes, les données qui concernent leur exploitation depuis ces dernières années.

DÉSIGNATION des COMPAGNIES EXPLOITANTES.		NOMBRE DE LIGNES				LONGUEUR	
		INTRA-MUROS.	EXTRA-MUROS.	MIXTES.	ENSEMBLE.	TOTALE.	MOYENNE par ligne.
						mètres.	mètres.
Compagnie générale des Omnibus.	Concession Loubat	»	»	3	3	29,738	9,912
	Réseau départemental	4	3	»	7	33,533	4,790
	Réseau municipal	(a) 10	2	»	12	68,349	5,696
	Tramway du Louvre à Versailles.	»	»	1	1	19,042	19,042
	ENSEMBLE	14	5	4	23	150,662	6,550
Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine		»	(b) 6	9	15	69,313	4,621
Compagnie générale parisienne de tramways.		3	(c) 1	8	12	73,255	6,105
TOTAUX ET MOYENNES		17	12	21	50	293,230	5,865

(a) Y compris les lignes du service matinal (Montrouge-Châtelet et La Chapelle-Châtelet).
(b) Y compris les lignes de rabattage (Bineau-Bezons et Pré-Saint-Gervais).
(c) Y compris le rabattage de Villejuif.

Le tableau qui suit peut, dans une certaine mesure, servir d'historique à chacune des lignes qui forment le réseau de tramways parisiens; on y a indiqué la date des décrets de concession, la longueur en exploitation au 31 décembre 1890; enfin, la date de leur mise en service, par ordre chronologique dans chaque groupe de lignes.

DATES DES DÉCRETS de concession.	DÉSIGNATION des COMPAGNIES EXPLOITANTES et des lignes.	LONGUEURS EXPLOITÉES			DATES de L'OUVERTURE à l'exploitation.
		INTRA-MUROS.	EXTRA-MUROS.	TOTALES.	
		mètres.	mètres.	mètres.	
1° Réseau exploité par la Compagnie générale des Omnibus.					
a) *Lignes concédées directement à cette compagnie.*					
18 février 1854	Louvre à Sèvres	7,428	3,917	11,345	Septembre 1855.
	Louvre à Saint-Cloud	7,428	2,707	10,135	Septembre 1855.
	Louvre à Vincennes	6,010	2,248	8,258	25 août 1875.
	TOTAUX	20,866	8,872	29,738	
b) *Lignes concédées au département de la Seine et rétrocédées à cette compagnie.*					
9 août 1873, 11 août 1878 et 30 septembre 1880.	Place de l'Étoile-La Villette	5,725	»	5,725	18 juin 1875.
	La Villette-Place de la Nation	4,995	»	4,995	7 novemb. 1875.
	Trocadéro-La Villette	7,234	»	7,234	1er juin 1878.
	Boulogne-Gare d'Auteuil	»	2,760	2,760	31 août 1878.
	Boulogne-Les Moulineaux	»	2,915	2,915	29 décemb. 1880.
	Pont de Charenton-Créteil	»	4,870	4,870	13 avril 1881.
	Place Pigalle-Trocadéro	5,034	»	5,034	1889 (Exposition universelle.)
	TOTAUX	22,988	10,545	33,533	

DATES des décrets de concession.	DÉSIGNATION des compagnies exploitantes et des lignes.	LONGUEURS EXPLOITÉES — INTRA-MUROS.	EXTRA-MUROS.	TOTALES.	DATES de l'ouverture à l'exploitation.
		mètres.	mètres.	mètres.	
c) Lignes concédées à la ville de Paris et rétrocédées à la Compagnie générale des Omnibus.					
21 août 1877 et 14 août 1878.	Cours de Vincennes-Louvre	6,628	»	6,628	4 décemb. 1877.
	Montrouge-Gare de l'Est	6,328	»	6,328	26 décemb. 1877.
	Cimetière Saint-Ouen-Bastille (1)	5,721	1,134	6,855	25 janvier 1878.
	La Chapelle-Square Monge	6,237	»	6,237	28 janvier 1878.
	Louvre-Charenton	6,105	2,471	8,576	8 avril 1878.
	Louvre-Passy	5,429	»	5,429	13 avril 1878.
	Bastille-Porte Rapp	6,100	»	6,100	18 avril 1878.
	Gare de Lyon-Place de l'Alma	6,646	»	6,646	30 avril 1878.
	La Muette-Rue Taitbout	6,496	»	6,496	4 mai 1878.
	TOTAUX	55,690	3,605	59,295	
	Louvre-Versailles	7,428	11,614	19,042	
	Service matinal: La Chapelle-Châtelet. / Montrouge-Châtelet.	9,054	»	9,054	
	TOTAUX pour le réseau exploité par la Compagnie générale des Omnibus	116,026	34,636	150,662	
2° Réseau exploité par la Société des tramways de Paris et du département de la Seine.					
9 août 1873 et 5 juillet 1876 (2).	Place de l'Étoile-Courbevoie	1,024	2,555	3,579	3 septemb. 1874.
	Courbevoie-Suresnes	»	2,890	2,890	26 novemb. 1874
	Madeleine-Levallois	2,962	1,764	4,726	25 juin 1875.
	Madeleine-Neuilly (Boulev. Bineau)	3,187	1,637	4,824	30 juillet 1875.
	Boulev. Haussmann-Gennevilliers	2,691	4,650	7,341	1er mai 1876. — 21 juillet 1877.
	Saint-Denis-Rue Taitbout	3,763	4,535	8,298	4 juillet 1876.
	Saint-Denis-Boulev. Haussmann	2,767	4,523	7,290	8 septemb. 1876.
	Madeleine-Courbevoie	3,187	3,680	6,867	24 octobre 1876.
	Place de la République-Pantin	4,662	1,380	6,042	16 mars 1877.
	Place de la République-Aubervilliers	4,546	2,170	6,716	7 avril 1877.
	Saint-Ouen-Boulev. Haussmann (3)	(3) »	(3) »	(3) »	10 mai 1878.
	Saint-Ouen-Chemin du Landy (rabattage)	»	540	540	1888.
	Quatre Chemins-Cimetière (rabattage) (*)	»	900	900	1889.
	Bineau-Bezons (rabattage) (*)	»	5,000	5,000	1890.
	Pantin-Noisy-le-Sec (rabattage) (*)	»	3,000	3,000	1890.
	Pantin-Pré-Saint-Gervais (rab.) (*)	»	1,300	1,300	1890.
	TOTAUX	28,789	40,524	69,313	

(1) A partir du 2 mai 1887, cette ligne a été divisée en deux sections : la première, de la Bastille à la porte Ornano (5,721 mètres) ; la seconde, de la porte Ornano au cimetière de Saint-Ouen (1,134 mètres).

(2) Ces lignes ont été concédées au département de la Seine. Elles ont été rétrocédées par lui, savoir : pour la partie située dans l'intérieur de Paris, à la Compagnie générale des Omnibus, et, pour la partie extra-muros, à la Compagnie des tramways Nord (actuellement Société des tramways de Paris et du département de la Seine). Cette dernière compagnie est tenue d'exploiter l'ensemble desdites lignes moyennant le payement d'une redevance à la Compagnie des Omnibus pour les sections situées dans Paris.

(3) Remplacée par la ligne Saint-Ouen-Chemin du Landy.

(*) Service fait par des omnibus.

DATES DES DÉCRETS de concession.	DÉSIGNATION des COMPAGNIES EXPLOITANTES et des lignes.	LONGUEURS EXPLOITÉES INTRA-MUROS.	LONGUEURS EXPLOITÉES EXTRA-MUROS.	LONGUEURS EXPLOITÉES TOTALES.	DATES de L'OUVERTURE à l'exploitation.
		mètres.	mètres.	mètres.	
3° Réseau exploité par la Compagnie générale parisienne de tramways.					
9 août 1873 et 14 août 1878 (2).	Saint-Germain-des-Prés-Fontenay-aux-Roses	4,192	4,876	9,068	13 nov. 1875.
	Gare Montparnasse-Étoile	4,196	»	4,196	12 avril 1876.
	Gare Montparnasse-Bastille	5,045	»	5,045	9 août 1876.
	Square Cluny-Villejuif (1)	(1) »	(1) »	(1) »	14 sept. 1876.
	Saint-Germain-des-Prés-Clamart	4,908	4,836	9,744	26 mai 1877.
	Place de la Nation-Montreuil	1,445	2,706	4,151	1er juillet 1877.
	Bastille-Charenton	3,520	2,631	6,151	15 sept. 1877.
	Place Walhubert-Place de la Nation	4,225	»	4,225	22 déc. 1877.
	Place Walhubert-Villejuif	3,849	1,830	5,679	18 avril 1878.
	Square Cluny-Ivry	4,859	2,618	7,477	18 avril 1878.
	Square Cluny-Vitry	4,104	4,465	8,569	18 avril 1878.
	Avenue d'Antin-Vanves	4,989	1,761	6,750	1er mai 1878.
	Service rabatteur de l'asile de Villejuif	»	2,200	2,200	22 avril 1890.
	TOTAUX	45,332	27,923	73,255	
	TOTAUX GÉNÉRAUX	190,147	103,083	293,230	

(1) Cette ligne a été supprimée le 18 avril 1878 et remplacée, à partir de cette date, par celle de la place Walhubert à Villejuif.

(2) Ces lignes ont été concédées au département de la Seine. Elles ont été rétrocédées par lui, savoir : les lignes ou sections de lignes situées dans l'intérieur de Paris, à la Compagnie générale des Omnibus, et les sections extra-muros, à la Compagnie des tramways Sud (actuellement Compagnie générale parisienne de tramways). Cette dernière compagnie est tenue d'exploiter l'ensemble desdites lignes, moyennant le payement d'une redevance à la Compagnie générale des Omnibus pour les lignes ou sections de lignes situées dans Paris.

L'exploitation, par la Compagnie générale parisienne de tramways, de la partie de la ligne dite « circulaire » comprise entre la place de l'Étoile et la place de la Nation, par le pont de l'Alma, les boulevards de la rive gauche et le pont de Bercy, a lieu en vertu d'un traité passé avec la Compagnie générale des Omnibus et approuvé par décret du 22 avril 1876.

Dépenses d'établissement. — Le montant des capitaux engagés pour l'établissement des tramways de Paris a subi, d'année en année, des variations qui sont indiquées aux tableaux nos 42 et 47, concernant les lignes des réseaux nord et sud.

On a développé, dans le tableau ci-après, la dépense faite, au 31 décembre 1890, par l'ensemble des compagnies. Cette dépense s'élève à la somme de 73,877,064 francs soit, pour une longueur totale de 252 kilomètres 571 mètres, une moyenne générale de 292,500 francs par kilomètre de voie.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	LONGUEUR.	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1890, totales. Construction de la voie.	Matériel roulant.	totales.	par kilomètre.
1° Compagnie générale des Omnibus :	mètres.	francs.	francs.	francs.	francs.
Lignes concédées directement à cette compagnie	29,738	1,957,133	4,029,154	5,986,287	201,301
Lignes concédées au département de la Seine et rétrocédées à cette compagnie.	28,628	1,729,623	5,656,545	7,386,168	256,608
Lignes concédées à la ville de Paris et rétrocédées à cette compagnie	59,121	5,230,821	17,185,798	22,416,619	379,165
ENSEMBLE	117,487	8,917,577	26,871,497	35,789,074	304,621
2° Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine	63,892	7,957,513	12,169,998	20,127,511	315,024
3° Compagnie générale parisienne de tramways	71,192	9,183,869	8,776,610	17,960,479	252,282
TOTAUX GÉNÉRAUX et moyenne générale	(a) 252,571	26,058,959	47,818,105	73,877,064	292,500

(a) Non compris la ligne du Louvre à Versailles, Pigalle-Trocadéro, les rabattages et parcours communs.

Voie, matériel roulant, modes de traction. — La voie en usage pour tous les tramways parisiens est la voie normale de $1^{m}44$.

Le rail dit « américain », primitivement adopté, n'ayant pas rendu les services qu'on en attendait, les compagnies procèdent successivement à son remplacement par des rails d'une plus grande solidité et d'un meilleur emploi.

Déjà, à la date du 1er août 1889, la longueur des voies transformées atteignait 115,600 mètres de voie simple, se décomposant ainsi qu'il suit :

Compagnie générale des Omnibus, en voie Marsillon	68,300 mètres.
Tramways nord, en rail Broca et Vignole	27,300 —
Tramways sud, en rail Broca	20,000 —
TOTAL ÉGAL	115,600 mètres.

Les remplacements se sont étendus dans une notable proportion depuis l'établissement de cette situation [1].

[1] Au 31 décembre 1892, la longueur des rails en *voie simple* était la suivante :

	RAILS. MARSILLON.	VIGNOLE.	AMÉRICAINS.	BROCA.	ENSEMBLE.
	mètres.				
Compagnie générale des Omnibus	112,680	2,200	52,534	»	167,414
Tramways Nord	1,100	19,040	17,845	58,198	96,183

D'autre part, l'état des voies de la Compagnie générale parisienne de tramways (réseau Sud) restant à réfectionner au 1er juin 1892, tant à l'intérieur de Paris qu'à l'extérieur, représentait une longueur de 54,642 mètres, dont 20,740 de première urgence.

Le matériel actuel des compagnies de tramways comprend des types de voitures absolument différents par leurs dimensions, leurs dispositions générales et leur contenance.

Les omnibus sur rails de la *Compagnie générale des Omnibus*, d'un modèle uniforme [1], n'ont qu'une entrée et une plate-forme, situées à l'arrière, et offrent 51 places aux voyageurs : 21 à l'intérieur, y compris le strapontin placé au fond, 6 sur la plate-forme et 24 sur l'impériale, à laquelle on accède à l'aide d'un escalier en spirale prenant naissance sur la plate-forme même.

Les cars des *réseaux nord* et *sud*, contrairement aux voitures de la Compagnie générale des Omnibus, ont une entrée et une plate-forme à chaque extrémité de la voiture, ce qui revient à dire qu'ils sont à double face. On conçoit dès lors qu'une fois l'attelage des chevaux fait, l'entrée arrière seule sert aux voyageurs. Chaque plate-forme correspond à l'impériale par un escalier en spirale, comme il a été dit plus haut.

La disposition des places sur l'impériale des voitures de la Compagnie générale des Omnibus ne laisse qu'un passage à l'arrière, de sorte que les voyageurs occupent l'espace compris entre ce passage et l'extrémité située contre le siège du cocher.

Il n'en est pas de même sur les voitures des réseaux nord et sud, où le double passage isole les banquettes et laisse perdre ainsi à l'avant deux places au moins. Il est bon d'ajouter tout de suite que ce système permet l'équilibre parfait du véhicule.

Le nombre des places dont disposent les tramways nord et sud est de 46, ainsi réparties : 16 à l'intérieur, 6 sur chaque plate-forme, soit 12, et 18 à l'impériale.

Réseau nord. — Les voitures mises en service sur les lignes suivantes : Étoile-Courbevoie, Madeleine-Courbevoie, rue Taitbout-Saint-Denis, place de la République-Aubervilliers, place de la République-Pantin, sont du type qui vient d'être décrit.

Sur la ligne Madeleine-Boulevard Bineau (Neuilly), on emploie des voitures à 30 et 46 places ;

Sur les lignes accidentées, comme celles de Madeleine-Levallois, boulevard Haussmann-Gennevilliers, boulevard Haussmann-Saint-Denis, les voitures à double plate-forme sans impériale n'offrent que 32 places.

Enfin les lignes Courbevoie-Suresnes et Saint-Ouen-Chemin du Landy ne comprennent que des voitures à 30 places, traînées par un seul cheval.

Les voitures faisant les services de rabattage ont respectivement : Bineau-Bezons, 21 places: Quatre-Chemins-Cimetière, 30 places; Pantin-Noisy-le-Sec, 14 et 20 places; Pré Saint-Gervais, 14 places.

Réseau Sud. — En dehors des lignes suivantes : Montparnasse-Étoile, dont le service est assuré par des voitures à impériale de 47 et 48 places, Montparnasse-Bastille, 48 places, avenue d'Antin-Vanves, voitures à 46 et 21 places (ces dernières traînées par un cheval), toutes les autres lignes ont un matériel offrant 46 places par voiture.

Le service rabatteur de Villejuif est fait par des voitures à 22 places.

Le matériel à 46 places, qui est actuellement employé sur la presque totalité des lignes de tramways nord et sud, a été précédé d'un système de cars à double plate-forme sans impériale, comme on en voit encore sur les lignes se dirigeant vers Saint-Denis. Ce système avait l'inconvénient de forcer les voyageurs de plate-forme (ou

---

[1] Sauf sur les lignes de Pigalle-Trocadéro, où les voitures n'ont que 48 places; Boulogne-Moulineaux, Porte Ornano-Saint-Ouen et Charenton-Créteil, qui sont desservies par des voitures à 22 places. (Sur la ligne de Charenton-Creteil, les voitures pour le service d'été sont à 51 places.)

2e classe) à rester debout et n'offrait par voiture qu'un nombre assez restreint de places (32 et 38 suivant les voitures).

Les voitures à 46 places ont été employées pour la première fois en 1878 par la Compagnie des tramways nord sur la ligne Étoile–Courbevoie; leur application à de nombreuses lignes prouve les avantages que les compagnies en retirent et les commodités qu'elles offrent au public.

La traction de toutes les lignes de tramways [1] en exploitation au 31 décembre 1890 était faite à l'aide de chevaux. Cependant, au point de vue historique, il convient de rappeler les divers systèmes de traction mécanique qui ont été essayés par les compagnies et qui ont été abandonnés, soit par les dangers qu'ils offraient, soit par la mauvaise assiette des voies ferrées, soit enfin par le peu de solidité des machines employées.

Les études de la Commission constituée par arrêté ministériel du 27 janvier 1876 s'étaient portées sur trois systèmes d'engins, savoir :

1° La locomotive à foyer, présentée par M. Harding :

2° La locomotive sans foyer, déjà appliquée à New-York et à Chicago, et présentée par M. Léon Francq;

3° La voiture mue par l'air comprimé avec réchauffeur et régulateur, du système de M. Mékarski.

Les trois appareils, mis en expérience pendant plusieurs mois sur les lignes de Châtillon, de Montparnasse à l'Étoile, de la place Courcelles au boulevard Bineau et de l'Étoile à Courbevoie, furent appréciés par la Commission susmentionnée; on reconnut, en effet, que les machines présentées ne répandaient qu'une faible quantité de fumée, ne faisaient pas de bruit, se manœuvraient et s'arrêtaient avec une sensibilité et une rapidité au moins égale à celles que l'on peut obtenir avec de bons attelages.

L'exploitation de la ligne Montparnasse-Bastille, dans la section comprise entre la gare Montparnasse et la place Walhubert, fut faite à l'aide des machines Harding, du 10 août 1876 au 25 janvier 1877, et étendue jusqu'à la Bastille à partir de cette date.

Sur la ligne Bastille-Charenton, la traction mécanique fut appliquée en 1877, à l'aide des mêmes machines, mais supprimée à partir du 1er août 1878.

La machine suisse dite «de Wintherthur» de la force de 10 à 12 chevaux fut employée depuis le mois d'août 1878 sur la ligne Étoile–Courbevoie. Cette machine remorquait aisément deux voitures contenant ensemble 92 voyageurs.

En 1879, les machines Mekarski et Waessen furent mises en service sur les lignes de Saint-Denis à la Chapelle et au boulevard Clichy.

A la suite de ces essais reconnus insuffisants tant à cause du peu de solidité des voies que du mauvais choix des moteurs, la traction animale fut appliquée de nouveau sur les lignes indiquées plus haut.

Cependant, après une assez longue période consacrée à la recherche de nouveaux perfectionnements, on voit, dans le courant de l'année 1888 et au commencement de 1889, la traction mécanique se substituer encore à la traction animale.

C'est ainsi que: 1° l'*automobile Mekarski à air comprimé* est employée sur les tramways de Vincennes à Ville-Évrard et Bry-sur-Marne, où elle donne d'excellents résultats; 2° que l'*automobile Philippart à accumulateurs électriques* est mise à l'essai d'abord sur la ligne Étoile–Courbevoie et, après certaines améliorations de détail

---

[1] Exception faite de la ligne Vincennes à Ville-Évrard, desservie par des machines à air comprimé, et de la ligne Étoile-Courbevoie, sur laquelle la traction est faite, à titre provisoire, par des machines à vapeur sans foyer dites «locomotives Francq à eau surchauffée».

dans sa construction, mise en service régulier sur la ligne Levallois-Madeleine; 3° que la *machine à vapeur sans foyer* dite «locomotive Francq à eau surchauffée», déjà en service sur le tramway de Rueil à Marly-le-Roi, va l'être sur le prolongement de cette ligne jusqu'à Paris; 4° enfin, que la machine à vapeur à foyer «*Rowan*» est adoptée pour la traction des trains faisant le service temporaire entre la gare du Trocadéro (Ceinture) et la place du même nom. (Exposition universelle de 1889.)

Employées à titre d'essai, dans le courant de 1890, sur la ligne de la place Pigalle au Trocadéro, les machines du système Rowan ont dû être retirées de la circulation, sur la demande des habitants des boulevards extérieurs, et, là encore, la traction animale a repris le dessus.

On verra plus loin [1] apparaître un nouveau moteur à câble, dont les essais n'ont pas laissé que d'être capricieux : le *funiculaire de Belleville*, reliant la place de la République à l'église de Belleville.

Le tableau ci-après donne pour les différentes compagnies de tramways l'effectif des voitures, des chevaux et des machines existant au 31 décembre 1890:

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE 1890.		
	VOITURES.	CHEVAUX.	MOTEURS MÉCANIQUES.
Compagnie générale des Omnibus. — Voies ferrées. (Réseau Loubat).....	42	617	3 automobiles à vapeur du système Rowan ayant desservi la ligne de la place Pigalle au Trocadéro. (Réseau départemental.)
Compagnie générale des Omnibus. — Tramways. — Réseau départemental...	68	795	
Compagnie générale des Omnibus. — Tramways. — Réseau municipal.....	193	2,506	
ENSEMBLE.....	303	3,918	
Société des tramways de Paris et du département de la Seine. (Réseau nord).....	90	920	3 machines à vapeur et 3 machines électriques.
Compagnie générale parisienne de tramways. (Réseau sud).....	108	1,166	Néant.
TOTAUX.....	501	6,004	9 machines.

S'il faut déplorer un plus grand nombre d'accidents par l'emploi des machines, il faut constater aussi que les services qu'elles rendent sont certainement plus appréciables que ceux de la traction animale. Cette dernière a contre elle une lenteur qui allonge la durée des voyages, surtout dans les rampes où les chevaux sont obligés de marcher au pas et cette obligation de ne pouvoir remorquer qu'une seule voiture à la fois.

On sait que sur les lignes à grande distance, comme celles de Paris à Saint-Germain et de Vincennes à Ville-Évrard, une même machine traine deux voitures, dont le poids n'altère aucunement la vitesse normale. On est donc obligé de convenir que le moteur mécanique a sur le cheval ces divers avantages qui se résument : en une force beaucoup plus grande, en une vitesse plus rapide, qui peut être modérée à volonté; enfin, en des dépenses d'entretien presque nulles, s'il arrive que la machine doive suspendre son service.

Le personnel d'exploitation d'une voiture-tramway comprend, comme pour les omnibus de la Compagnie générale, un cocher pour les voitures à traction de chevaux (un mécanicien pour les voitures à traction mécanique) et un conducteur-receveur.

---

[1] *Appendice pour les années 1891 et 1892*, p. 421.

Le parcours kilométrique moyen à l'heure est d'environ 8 kilomètres pour les tramways à chevaux. Cette vitesse est un peu supérieure pour les tramways à traction mécanique, surtout sur les sections de voies *extra-muros*.

Résultats généraux de l'exploitation (*Voyageurs et recettes*). — Les services rendus par les compagnies de tramways parisiens, depuis leur origine jusqu'au 31 décembre 1890, sont indiqués ci-dessous.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PÉRIODE CONSIDÉRÉE.	NOMBRE DE VOYAGEURS transportés.	RECETTES BRUTES.
			francs.
1re Compagnie générale des Omnibus :			
Voies ferrées (Concession Loubat) (1).....	1858-1890 ...	(a) 238,496,588	(a) 36,813,002
Tramways (y compris le service matinal.)....	1875-1890 ...	(b) 959,429,193	(b) 169,457,705
ENSEMBLE.....	.....	1,198,925,781	206,270,707
2e Société des tramways de Paris et du département de la Seine. (Réseau nord.).....	1874-1890 ...	368,377,276	49,520,123
3e Compagnie générale parisienne de tramways. (Réseau sud.).....	1875-1890 ...	354,752,913	52,578,834
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	.....	1,922,055,970	308,369,664

(1) Y compris le service accessoire de Saint-Cloud (voie de terre).
(a) Y compris la ligne du Louvre à Versailles pour les années 1881 et 1882.
(b) Y compris la ligne du Louvre à Versailles pour les années 1883 à 1890.

Le tableau qui suit traduit nettement les résultats extrêmes de l'exploitation. On y a figuré le nombre des voyageurs transportés et les recettes correspondantes, pendant la première année d'exploitation, le maximum atteint par chaque élément de trafic, enfin les données se rapportant à l'année 1890, la dernière considérée.

DÉSIGNATION des COMPAGNIES.	1re ANNÉE D'EXPLOITATION.			MAXIMA ATTEINTS.				ANNÉE 1890.	
	Année.	Voyageurs.	Recettes.	ANNÉE.	VOYAGEURS.	ANNÉE.	RECETTES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
			francs.				francs.		francs.
Compagnie générale des Omnibus :									
1e Voies ferrées.	1858.	1,587,917	196,591	1878.	14,451,670	1878.	2,147,276	11,023,300	1,606,031
2e Tramways...	1875.	4,171,299	742,437	1889.	80,787,301	1889.	14,595,802	72,717,702	12,936,564
Tramways nord.	1874.	1,228,572	172,000	1883.	26,329,976	1889.	3,682,381	25,603,626	3,513,180
Tramways sud..	1875.	249,410	33,575	1889.	29,101,069	1889.	4,435,834	26,254,553	3,966,007

Les éléments de trafic ramenés au kilomètre, à la journée de service, etc., sont développés dans les tableaux spéciaux à chaque compagnie (voir tableaux nos 13 à 19, 42, 46, 47 et 50.

Trafic par ligne. — En dehors des tableaux qui viennnent d'être mentionnés, le lecteur trouvera, sous les nos 25, 26, 43 à 45, 48 et 49, des renseignements statistiques sur le trafic des diverses lignes de tramways, également à partir de l'origine et par année.

Les maxima atteints par chaque nature d'éléments y sont représentés par des chiffres gras.

TRAMWAYS DE VINCENNES À VILLE-ÉVRARD ET DE PARIS À SAINT-GERMAIN.

Bien que ces deux lignes soient, en réalité, le prolongement vers l'extérieur de Paris : d'une part, des tramways du Louvre à Vincennes et au cours de Vincennes ; de l'autre, des différentes lignes d'omnibus ou de tramways aboutissant à la place de l'Étoile, on les a considérées comme n'étant que de simples affluents des lignes du réseau parisien proprement dit, et, à ce titre, on n'a pas cru devoir placer leurs données statistiques à côté de celles des autres compagnies.

1° **Tramway de Vincennes à Ville-Évrard et embranchements.** — La concession de ce tramway a été sollicitée dans le courant de l'année 1883 par MM. Billema, Brun-Cottan et Cie, sous les auspices d'un comité de patronage et d'initiative formé par les maires des communes intéressées.

Déjà, en 1878, le département de la Seine avait fait une demande pour obtenir la concession de la même ligne ; mais, comme en 1883, il l'abandonna ; une suite immédiate fut donnée à celle de MM. Billema et consorts.

L'enquête d'utilité publique, autorisée par décision ministérielle du 10 avril 1884, ayant été très favorablement accueillie, une société se constitua au mois de décembre suivant, au capital de 400,000 francs, sous le nom de « Compagnie des chemins de fer Nogentais », et demanda, le 13 mars 1885, à figurer au décret de concession aux lieu et place des demandeurs précités.

Le décret portant déclaration d'utilité publique et concession de la ligne de Vincennes à Ville-Évrard date du 18 novembre 1885.

L'ouverture à l'exploitation, autorisée par décision ministérielle du 19 août 1887, eut lieu le 21 du même mois pour la partie comprise entre Vincennes et Ville-Évrard.

L'embranchement de Bry-sur-Marne, qui se détache de la ligne principale au pont de Mulhouse, concédé à la même compagnie par décret du 14 novembre 1888, a été livré au public le 27 décembre suivant.

Les résultats d'exploitation ayant été très satisfaisants dès le début, la Compagnie des chemins de fer Nogentais a fait, depuis, de nouvelles demandes de concession en vue de prolonger son réseau de Vincennes aux fortifications, ensuite de relier Rosny-sous-Bois (Seine) à la Maltournée, commune de Neuilly-sur-Marne (Seine-et-Oise) [1].

La nouvelle section, comprise entre Vincennes et les fortifications de Paris, a été concédée par décret du 12 décembre 1890. La réception des travaux a été faite le 23 juin 1891, et la ligne a été livrée aussitôt à l'exploitation.

Renseignements statistiques. — Le réseau de la Compagnie des chemins de fer Nogentais comprend une longueur de 11,646 mètres, desservant, à partir de Paris (porte de Vincennes), les centres importants de Vincennes, Nogent, le Perreux, Brie et Neuilly-sur-Marne.

La voie a 1m 44 de largeur et la traction est faite au moyen d'automobiles Mékarski à air comprimé, dont l'emploi est commode et sûr.

---

[1] Un décret, en date du 14 novembre 1892, inséré au *Journal officiel* du 20 du même mois, a déclaré d'utilité publique l'établissement de cet embranchement.

L'effectif du matériel, au 31 décembre 1890, comprenait 6 machines et 9 voitures.

La contenance des automobiles est de 50 places, ainsi réparties : intérieur, 20 ; plate-forme, 6 ; impériale, 24. Celle des voitures d'attelage est de 46 places seulement : intérieur, 16; plate-forme, 12; impériale 18.

Les dépenses d'établissement faites à la date ci-dessus s'élevaient à la somme de 1,453,584 francs, soit une moyenne de 124,814 francs par kilomètre de voie.

Le prix des places est fixé comme il suit :

De Paris (porte de Vincennes) à Vincennes (Idalie) : 1re cl., 0 fr. 20; 2e cl., 0 fr. 10;

De Vincennes (Idalie) à Ville-Évrard : 1re cl., 0 fr. 90; 2e cl., 0 fr. 60.

Les résultats de l'exploitation depuis l'origine sont indiqués dans le tableau ci-après :

ANNÉES.	LONGUEUR exploitée.	NOMBRE de VOYAGEURS transportés.	RECETTES BRUTES		
			ANNUELLES.	par KILOMÈTRE.	par JOURNÉE de voiture.
	mètres.		francs.	francs.	fr. c.
1887. (Exploitation du 21 août au 31 décembre.)	9,650	171,095	51,445	5,331	119 90
1888	11,646	632,509	170,137	17,759	103 11
1889. (Exposition universelle)	11,646	1,140,167	250,734	21,529	88 72
1890	11,646	1,285,983	274,452	23,566	100 20

2° **Tramway de Paris à Saint-Germain.** — L'idée de relier Saint-Germain-en-Laye à Paris par un tramway à traction mécanique remonte à l'année 1874.

La concession de cette ligne fut demandée à cette époque par M. Eugène Tarbé des Sablons et fut l'objet, en 1877, d'une décision ministérielle favorable.

Une première section fut donc construite entre Marly-le-Roi et Rueil, et ouverte à l'exploitation le 15 avril 1878.

En 1887, la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine sollicita, de son côté, une semblable concession avec engagement d'en fixer la limite à l'année 1910, d'établir une double voie sur tout le parcours et de desservir cette ligne au moyen de tramways, au lieu de trains circulant sur voie unique avec garages, ainsi que le proposait M. Tarbé.

En raison de la priorité de la demande de son frère (dont il est l'ayant droit), M. Edmond Tarbé des Sablons obtint, par décret du 13 juin 1889, la concession de la ligne entière comprise d'une part entre Saint-Germain et Marly-le-Roi; de l'autre, entre Rueil et Courbevoie, où elle se raccorde avec le tramway reliant cette localité à la place de l'Étoile.

La mise en exploitation de ces deux sections a eu lieu à partir du 16 mai 1890. De plus, un décret du 18 août 1890 a approuvé la substitution au sieur Tarbé des Sablons de la société anonyme dite « Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain ».

Enfin une décision ministérielle du 17 juillet 1891 a autorisé la compagnie à doubler ses voies dans le département de la Seine.

Renseignements statistiques.—La longueur totale de la ligne, comprise entre Saint-Germain et la place de l'Étoile, est de 21,764 mètres, dont 1,024 mètres à l'intérieur de Paris et 20,740 mètres situés hors de Paris, sur le territoire des départements de

Seine et de Seine-et-Oise. Le parcours entre Courbevoie et l'Étoile est emprunté à la ligne de ce nom dont les voies appartiennent à la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, soit une longueur de 2,555 mètres.

La voie a 1m 44 de largeur; elle est constituée par des rails du type Vignole, qui sont établis sur les accotements de la route nationale n° 13.

Les machines remorquant les trains sont des locomotives du système Francq à eau surchauffée. Leur nombre, au 31 décembre 1890, était de 19 [1]; celui des voitures, de 41.

Les voitures sont sans impériales, fermées avec plates-formes à l'avant et à l'arrière [2]. Le chauffage est assuré au moyen de thermo-siphons.

La vitesse des trains ne doit pas excéder 16 kilomètres à l'heure intra-muros et 20 kilomètres extra-muros.

Cette vitesse doit être réduite à celle d'un homme au pas à tous les croisements de voies réputés dangereux, ainsi qu'au passage des grilles d'octroi et du pont de Neuilly.

Le prix des places de Paris (Étoile) à Saint-Germain (place du Château) est ainsi fixé :

Courses simples : 1re classe, 1 fr. 60; 2e classe, 1 fr. 15.

Aller et retour : 1re classe, 2 fr. 75; 2e classe, 1 fr. 75.

Abonnement pour 1 mois : 1re classe; 66 francs; 2e classe, 42 francs; — 3 mois : 1re classe, 157 francs; 2e classe, 100 francs; — 6 mois : 1re classe, 237 francs; 2e classe, 151 francs; — 1 an : 1re classe, 314 francs; 2e classe, 200 francs.

Pendant l'hiver, du 1er octobre au 1er juin, les départs ont lieu toutes les heures, sauf 3 départs à la demi-heure dans la journée.

Pendant l'été, du 1er juin au 1er octobre, les départs ont lieu toutes les demi-heures.

Les dépenses d'établissement s'élevaient, à la fin de 1890, à la somme totale de 3,384,980 francs, soit, pour une longueur concédée de 18,184 mètres, une moyenne de 186,152 francs.

Le nombre des voyageurs transportés du 16 mai au 31 décembre 1890 a été de 869,023, ayant fourni une recette totale de 347,912 francs, ou 15,986 francs par kilomètre, et 99 fr. 50 par journée de voiture [3].

---

[1] Depuis le 1er juin 1892, les trains venant de Saint-Germain sont remorqués par les machines de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine entre le pont de Neuilly et la place de l'Étoile, en vertu d'une convention passée entre ces deux compagnies; les trains de Saint-Germain, qui ne prenaient ni ne déposaient de voyageurs sur cette section, s'arrêtent maintenant en un grand nombre de points dans Neuilly et à la porte Maillot.

[2] A partir du commencement de juin 1892, la compagnie a mis en service dans le département de la Seine des voitures d'été, ouvertes sur les côtés.

[3] Pour les années 1891 et 1892, voir l'*Appendice*, p. 415 et suivantes.

7°. MOYENS DE TRANSPORT ET MOUVEMENT DE LA CIRCULATION ENTRE PARIS ET SA BANLIEUE.

L'établissement des grandes lignes de chemins de fer avait déjà apporté, par rapport au passé, d'incontestables commodités dans les relations de la banlieue avec la capitale. Néanmoins, entre les points desservis par ces puissants et utiles moyens de communication, il restait encore, il y a moins de vingt ans, un grand nombre de localités qui n'étaient reliées à la grande cité que par quelques rares omnibus, dont le trafic était infime en raison du peu de places qu'ils offraient au public.

Ces lacunes ont été avantageusement comblées peu à peu par la création des lignes de tramways suburbains et par l'appoint considérable que sont venus y apporter les services de bateaux à voyageurs sur la Seine et la Marne.

Avant d'exposer la situation des moyens de transport qui desservent de nos jours les localités environnantes, il a paru intéressant de rappeler quels sont ceux que nous a légués le passé.

Anciens moyens de transport entre Paris et sa banlieue. (*XVIIe siècle.*) — Au commencement du XVIIe siècle, les moyens de transport pour les environs étaient rudimentaires et peu nombreux; mais il en existait.

On pouvait déjà, à partir de 1620, faire usage des « chaises portatives » à bras d'homme; mais il est fort probable qu'en raison de la lenteur de la marche et des distances à parcourir, les Parisiens devaient se montrer peu friands de ce semblant de commodité, si ce n'était par pure fantaisie.

Le « carrosse de louage », qui avait fait son apparition vers la même époque, se payait, pour une journée, sept livres. Moyennant ce prix, on pouvait, jusqu'au nombre maximum de 8 personnes, aller dans un rayon de trois lieues à la ronde.

En 1650, Louis XIV accorda au sieur Villerme, bourgeois de Paris, le privilège de mettre, à la disposition des habitants, de grandes et petites carrioles de louage, attelées d'un, de deux ou de trois chevaux, à l'instar des carrosses de louage et de traverse déjà établis, pour aller jusqu'à leurs « maisons des champs et ailleurs ».

Ce monarque autorisa de même le sieur de Givry, l'un de ses écuyers, à exposer sur les places, de 7 heures du matin à 7 heures du soir, des carrosses, calèches et chariots attelés de deux chevaux chacun, pour circuler non seulement dans la ville et ses faubourgs, mais jusqu'à quatre et cinq lieues aux environs.

Un service de voitures « pour la suite de la Cour » fut, par lettres patentes du 5 mai 1661, octroyé à Catherine-Henriette de Beauvais, qui obtint encore, un peu plus tard (1669), l'autorisation d'établir un service régulier de « coches, carrosses, carioles et charrettes » entre Paris et Versailles et entre Versailles et Saint-Germain.

Vers la même époque, les Parisiens, amateurs de canotage, pouvaient louer, auprès du Pont-Royal, de petits batelets, soit pour remonter la Seine, soit pour aller aux localités situées en aval (Passy, Auteuil, jusqu'à Saint-Cloud).

En 1664, par suite du privilège accordé à Nicolas Picquet et à sa sœur, des calèches « tirées par un cheval », pouvant aller jusqu'à deux lieues et contenant quatre personnes, se louaient aux conditions suivantes :

Pour une personne, 10 sols pour l'aller et 10 sols pour le retour;

Pour une personne louant seule la calèche, 40 sols.

Un arrêt du Parlement en date du 3 septembre 1666, confirmant le privilège accordé précédemment aux sieurs Picquet et de Givry, fixa, ainsi qu'il suit, le prix des calèches pour Paris et la banlieue : la première heure, 20 sols; les suivantes, 15 sols; une demi-journée, 3 livres 10 sols, et « où on seroit obligé d'y mettre deux chevaux pour aller en campagne », 4 livres 10 sols.

En exécution de lettres patentes du mois d'avril 1685, un nouveau tarif fut fixé pour les voitures desservant les localités où séjournait la Cour.

Le transport par personne coûtait : 60 sols (au maximum) dans les carrosses et calèches à deux et à quatre places allant de Paris à Versailles ou à Saint-Germain-en-Laye; 40 sols dans les grands carrosses à six et à huit places; 30 sols dans les coches suspendus et 25 sols dans ceux non suspendus.

Pareil prix était payé pour le retour de ces localités à Paris et à proportion pour les lieux plus éloignés : Compiègne, Chantilly, Fontainebleau.

XVIIIe siècle. — Les moyens de transport pour les environs de Paris restèrent sensiblement les mêmes sous la fin du règne de Louis XIV et sous le règne de Louis XV.

D'après l'ordonnance royale du 23 mars 1735, on payait au bachoteur 4 sols pour aller à «Sève» et à Saint-Cloud; 2 sols 6 deniers pour Auteuil et enfin 2 sols pour Chaillot et Passy.

On trouve les prix suivants en 1759, affectés aux voitures pour la suite de la Cour :

De Paris à Versailles et de Paris à Marly, 3 livres 10 sols;

De Paris à Compiègne : en carrosse, 14 livres 10 sols; en chaise, 16 livres 10 sols;

De Paris à Fontainebleau : en carrosse, 9 livres 10 sols; en chaise, 11 livres;

De Paris à Choisy, pour toute la journée : en carrosse, 30 livres; en chaise, 10 livres.

A partir du 1er avril 1779, le privilège exclusif des voitures desservant les environs de Paris fut accordé par le roi Louis XV au sieur Perreau, en même temps que celui des carrosses pour l'intérieur de la ville.

A la même époque, les «galiotes» de «Sève» et de Saint-Cloud partaient du Pont-Royal, l'une à 6 heures, l'autre à 7 heures du matin pour repartir le soir, respectivement à 5 et 6 heures. Le prix des places était fixé à 5 sols par personne [1].

Il y a un siècle environ (en 1787 exactement), la situation des moyens de transport pour les environs était la suivante :

On trouvait, aux quatre bureaux désignés ci-dessous, des voitures partant à volonté pour les localités comprises entre Paris et cinq à six lieues à la ronde.

Il en coûtait pour chaque place occupée : 15 sols par lieue dans les *carrosses* et *cabriolets*, et 10 sols dans les *guinguettes*.

Les voitures stationnaient :

1° Au bureau de la rue de Vaugirard, près du Luxembourg, pour Longjumeau et route, «Sève», Choisy-le-Roi, etc.

2° Au bureau de la rue du Pas-de-la-Mule, près de la place Royale, pour Lagny et route, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, etc.;

3° Au bureau de la rue du faubourg Saint-Denis, pour Pontoise et route, Chantilly et route, etc.;

4° Rue d'Anjou (faubourg Saint-Honoré), pour Marly (quand le roi n'y était pas), Rueil, Nanterre, Neuilly, Saint-Cloud, etc.

Par eau, on pouvait se rendre : à Saint-Cloud par la galiote, moyennant 5 sols par place, et à Choisy-le-Roi, pour 9 sols par les coches se rendant en Bourgogne.

Pour Saint-Cloud, il y avait un départ le matin et un le soir, tandis que pour Choisy-le-Roi il n'y en avait qu'un par jour.

---

[1] Voir, pour plus de détails, l'article de la page 115.

Les batelets à seize personnes partaient tous les jours et à toute heure, pour Meudon, «Sève» et Saint-Cloud, moyennant quatre livres par batelet.

Enfin les Parisiens pouvaient faire également usage des carrosses de place, dont les prix étaient élevés lorsqu'il fallait sortir des barrières.

Ainsi, la course de Paris au Gros-Caillou, à l'École Militaire, aux Invalides et à Picpus, coûtait 2 francs au lieu de 1 livre 16 sols; pour Chaillot, les eaux de Passy et la Porte Maillot, 2 livres 8 sols; pour Passy, la «Meute», Conflans, les Carrières et Bicêtre, 3 livres.

Le retour de la «Meute» et de Passy se payait par heure, à raison de 1 livre 10 sols pour la première et de 1 livre 5 sols pour les suivantes. Celui de Bicêtre et de Conflans coûtait 1 livre 4 sols l'heure.

Les prix qui viennent d'être indiqués pour les voitures des environs étaient appliqués jusqu'au moment où parut l'ordonnance de police du 17 août 1787.

Cette ordonnance apporta de légères modifications dans les prix fixés antérieurement.

A partir de cette date, on payait par place et par lieue : 12 sols pour les voitures partant à volonté; 8 sols pour les guinguettes et 10 sols pour les carrosses faisant messagerie.

Le bureau des coches d'eau pour Montereau, Briare, Melun, Nemours, Montargis, Corbeil, Auxerre, Sens, Nogent-sur-Seine, etc., se trouvait quai de la Tournelle.

Lorsque la Cour était à Fontainebleau, il y avait un *coche royal* établi pour le service de cette ville, quai hors Tournelle. Ce coche partait tous les jours à 7 heures du matin pour arriver à Valvin (près de Fontainebleau) le même jour à 7 heures du soir.

Il repartait de Valvin un autre coche chaque jour à 8 heures du matin, qui arrivait à Paris à 7 heures du soir. Le prix du voyage était de 2 livres 10 sols.

XIXe siècle. — En 1790, le privilège accordé au sieur Perreau ayant pris fin, l'industrie des transports devint libre.

Il surgit alors une multitude de voitures de toutes nuances et de toutes sortes offrant leurs services aux voyageurs pour les conduire aux environs.

Ces voitures, qu'on appelait «coucous» ou «pots-de-chambre» desservaient toutes les localités circonvoisines de la capitale. Une longue description en a été donnée à propos des voitures de louage (ci-dessus, pages 40-41), ainsi que les divers points où elles stationnaient en 1829.

Il a paru intéressant d'exposer dans ce travail la nomenclature des divers services de voitures publiques qui fonctionnaient entre la capitale et ses environs en 1837, au moment où le premier chemin de fer venait de faire son apparition.

Sauf Versailles et les anciennes résidences royales, cette nomenclature ne comprendra, en raison de son étendue, que les lieux éloignés de moins de 12 kilomètres, soit à peu près la zone correspondant au réseau de tramways *extra-muros*.

LOCALITÉS DES SERVICES.	ADRESSES DES BUREAUX DANS PARIS et noms des voitures.	PRIX DES PLACES. Coupé.	Intérieur.	Galerie ou rotonde.	DÉPARTS.
		fr. c.			
Argenteuil.....	Rue de la Bibliothèque, n° 10.....	1 30	1 50	.	7 et 11 h. matin, 3 et 7 h. s. (1er avril-30 septembre). 8 h. mat., 3 et 7 h. s. (hiver).

LOCALITÉS DESSERVIES.	ADRESSES DES BUREAUX DANS PARIS et noms des voitures.	PRIX DES PLACES. Coupé.	Intérieur.	Galerie ou rotonde.	DÉPARTS.
Belleville.....	Rue J.-J.-Rousseau, n° 20.	»	0 40	»	Toutes les demi-heures.
Beau-Grenelle.....	Rue de Rivoli, n° 4.....	.....	.....	.....	De 2 en 2 h., de 9 h. mat. à 11 heures 1/4 soir.
Bicêtre, Gentilly....	Quai Napoléon, n° 29....	(....	0 50	....)	9 et 10 h. mat., midi, 2, 4 et 6 h. (Dimanche, d'heure en heure).
Chantilly.....	Rue du Faubourg-Saint-Denis, n° 50.....	.....	.....	.....	Tous les jours à 8 h. mat. et 1 h. soir.
Charenton, Saint-Maurice, les Carrières, Conflans...	R. des Tournelles, 17. Semaine..	(....	0 50	....)	Toutes les heures, de 8 h. du mat. à 10 h. soir.
	Dim. et fêt.	(....	0 75	....)	
Choisy-sur-Seine....	Rue Dauphine, n° 11 (*Colombes*).....	.....	.....	.....	9 départs la semaine; les dimanches, d'heure en heure.
	Pl. Dauphine, n° 1 (*Tourterelles*).....	.....	.....	.....	7 départs la semaine; les dimanches, d'heure en heure.
Bondy, Livry, Ville-Parisis, Claye....	Rue du Faubourg-Saint-Denis, n° 17.....	2 50	2 00	1 50	8 h. mat. et 4 h. soir.
	Rue Saint-Martin, n° 247.	2 50	2 00	1 50	8 heures matin.
Compiègne.....	Rue du Faubourg-Saint-Denis, n° 50.....	.....	.....	.....	8 heures matin.
Courbevoie, Puteaux	Rue de Rohan, n° 18 (*Courbevoisiennes*).....	0 75	0 60	»	Toutes les demi-heures, de 7 h. mat. à 11 h. 1/2 soir.
Fontainebleau.....	Rue des Fossés-Saint-Germain-l'Auxerrois, n° 26.	.....	.....	.....	8 heures 1/2 matin.
	Rue Croix-des-Petits-Champs, n° 12.....	.....	.....	.....	8 h. 1/2 mat. et 10 h. soir.
Issy.....	Place Dauphine, n° 1. Semaine..	.....	.....	.....	9 départs.
	Dim. et fêt.	(....	0 75	....)	D'heure en heure de 7 h. m. à 4 h. soir. Départs extr. à 10 et 11 h. soir.
Meudon.....	Place Dauphine, n° 1....	(....	1 00	....)	9 départs en semaine. Les dim. d'heure en heure de 7 h. mat. à 4 h. soir. Départs extr. à 10 et 11 h. soir.
Montreuil.....	Rue des Prouvaires, n° 16.	.....	.....	.....	7 h. mat. 1 et 4 h. 1/2 soir.
Montrouge.....	Place Dauphine, n° 1....	.....	.....	.....	Toutes les 20 minutes.
Neuilly-sur-Seine (1).	Rue de Rohan, n° 18....	.....	.....	.....	Toutes les demi-heures.
Passy, la Muette....	Rue de Valois, n° 8.....	.....	.....	.....	Toutes les 1/2 heures de 8 h. mat. à 11 h. soir.
Saint-Cloud.....	Rue de Rohan, n° 6.....	.....	.....	.....	Toutes les heures de 8 h. mat. à 10 h. soir.
Saint-Denis.....	Rue du Faubourg-Saint-Denis, n° 12 (*Céleriféres*)..	0f 75c la semaine.			La semaine : toutes les heures, de 8 h. mat. à 11 h. s.
	Passage du Bois-de-Boulogne.....	1 fr. les dim. et fêtes.			Les dimanches, toutes les 1/2 heures, de 8 à 11 h. soir.
Saint-Germain-en-Laye, Rueil, Bougival, Nanterre...	Rue de Rohan, n° 2. (*Accélérées*)	2 00	1 75	1 50	Toutes les 1/2 h., de 7 h. m. à 9 h. soir. Les dimanches et fêtes, à 10 et 11 h. soir.
	(*Gondoles*)	.....	.....	.....	Toutes les heures, de 8 h. mat. à 9 h. soir.
Saint-Mandé.....	Rue des Tournelles, n° 16 et rue du Boulol, n° 9.	La semaine 0f 40. Dim. et fêtes 0f 60.			8 et 10 h. mat.; midi, 5 h. s.

(1) Neuilly, Courbevoie et Suresnes étaient aussi desservis par les *Algériennes*, faisant le service à raison de 0 fr. 10 par section, entre Bercy et le pont de Neuilly.

LOCALITÉS DESSERVIES.	ADRESSES DES BUREAUX DANS PARIS et noms des voitures.	PRIX DES PLACES. Coupé.	Intérieur.	Galerie ou rotonde.	DÉPARTS.
		fr. c.			
Saint-Maur.....	Rue du faubourg Saint-Denis, n° 25.....	(.... 1 00 ....)			Dimanches, 9 et 10 h. mat., 2 h. soir; la semaine : 7 et 10 h. mat., 4 h. 1/2 et 7 h. s.
Saint-Ouen.....	Rue du Petit-Reposoir, n° 7.....	.....	.....	.....	10 h. mat.; 1 h., 4 h., 7 et 11 h. soir.
Sceaux, Verrières, Châtenay, Bourg-la-Reine, Fontenay, Bagneux.....	Impasse Conty (derrière la Monnaie).....	1 00	0f 75 la sem.		Tous les jours à 6 h. 1/2, 9 et 10 h. 1/2 m.; midi, 1 h. 1/2, 3 h., 4 h. 1/2, 6 et 8 h. s.
	Place Saint-Michel (café du Luxembourg).....	les dim.	1f à toutes pl.		8 h., 9 et 11 h., midi 1/2, 2 h., 4 h., 6 et 8 h. soir.
Sèvres, Billancourt, Auteuil.....	Rue de Rohan, n° 20 (*Sévriennes*).....	.....	.....	.....	Toutes les heures, de 8 h. mat. à 9 h. soir.
	Rue de Rivoli, n° 2 (*Accélérées*).....	2 00	1 75	1 50	Toutes les 1/2 heures : de 7 h. mat. à 9 h. soir. — Fêtes et dimanches à 10 et 11 h. s.
Versailles, Viroflay..	Place Saint-Nicaise (*Gondoles parisiennes*).....	.....	.....	.....	Toutes les 1/2 heures, de 7 h. mat. à 9 h. soir.
	Rue du Doyenné (*Orphelines*).....	(.... 1 00 ....)			D'heure en heure depuis 8 h. 1/2 mat.
Villette (La).....	Rue Saint-Denis (impasse Saint-Magloire).....	.....	.....	.....	D'heure en heure, de 9 h. mat. à 10 h. soir.
Vincennes.....	Rue du Bouloi, n° 9.....	(.... 0 50 ....)			6 h., 10 et 11 h. mat., midi, 1 h., 2 h., 3 h., 4 h., 6 et 8 h. 1/2 soir.
		(.... 1 00 ....)			10 et 11 soir.

Cette nomenclature, malheureusement incomplète au point de vue des tarifs, n'en est pas moins intéressante si on la rapproche de la situation actuelle.

Elle nous montre combien le mouvement d'expansion vers la banlieue était encore embryonnaire et combien, par cela même, il en coûtait cher d'habiter hors Paris.

Si l'on joint à cela le peu de voyageurs que ces voitures pouvaient recevoir, on n'est plus surpris de la concurrence effrénée que leur faisaient les coucous.

Il existait aussi, à la même époque, un service de bateaux entre le quai d'Orsay et Saint-Cloud, exploité par la Compagnie générale des bateaux à vapeur de Saint-Cloud, dont certains détails ont déjà été donnés au chapitre « Bateaux à voyageurs ».

Les voitures-omnibus dites « Batignollaises, Dames-Blanches, Dames-Françaises, Diligentes, Hirondelles et Tricycles » correspondaient avec ces bateaux. Dans ces conditions, il en coûtait, de n'importe quel point de Paris où l'on rencontrait ces voitures, savoir : pour Passy, 0 fr. 40; Auteuil, 0 fr. 50; Meudon, Sèvres et Saint-Cloud, 0 fr. 75.

Si donc on retire de ces différents prix la somme de 0 fr. 30 revenant au transport par la voiture, on aura le prix du bateau à partir du quai d'Orsay.

A partir de 1837 jusqu'à nos jours, de profondes transformations se sont accomplies dans l'industrie des transports pour les environs.

D'abord, l'établissement du chemin de fer de Paris à Saint-Germain en 1837; puis, successivement, celui des lignes de Paris à Versailles (R. D.) 1839; de Paris à Versailles (R. G.), 1840; Paris à Juvisy et prolongements (1840); Paris à Saint-Denis et prolongements (1842); Paris à Sceaux (1846); Paris à Noisy-le-Sec et prolongements (1849); Paris à Villeneuve-Saint-Georges et prolongements (1849); enfin, de Paris à Vincennes (1859), vinrent, sinon faire disparaître, du moins affaiblir dans des proportions considérables le trafic revenant forcément jusque-là aux petites entreprises de voitures publiques.

Voici, à titre de document historique, quel était le prix des places, au début de l'exploitation, pour les stations comprises entre Paris et Saint-Germain, et Paris et Versailles (R. D. et R. G.) :

DÉSIGNATION DES TRAJETS.	SEMAINE.			DIMANCHES ET FÊTES.		
	WAGON.	DILIGENCE.	COUPÉ.	WAGON.	DILIGENCE.	COUPÉ.
	fr. c.			fr. c.		
1° Ligne de Paris à Saint-Germain.						
De Paris à Asnières	0 35	0 45	»	0 45	0 70	»
De Paris à Nanterre	0 60	0 80	»	0 85	1 00	»
De Paris à Chatou	0 70	0 85	»	1 00	1 25	»
De Paris à Saint-Germain. Places ordinaires	1 25	1 50	2 00	1 00	1 75	2 00
De Paris à Saint-Germain. Places retenues d'avance	»	2 00	2 50	»	2 25	2 50
Trajet entre deux stations	0 60	»	»	0 60	1 00	»
2° Ligne de Paris à Versailles (R. D.):						
De Paris à Courbevoie et Puteaux	0 40	0 60	»	0 60	0 75	»
De Paris à Saint-Cloud et Suresnes	0 60	0 75	»	0 75	1 00	»
De Paris à Sèvres, Chaville, Viroflay	0 75	1 00	»	1 00	1 25	»
De Paris à Versailles (1). Places ordinaires	1 25	1 50	2 00	1 50	2 00	2 50
De Paris à Versailles (1). Pl. retenues d'avance les jours de grandes eaux	»	»	»	»	3 00	3 50
Trajet entre deux stations	0 50	0 70	»	0 70	1 00	»
3° Ligne de Versailles (R. G.)						
De Paris à Clamart	0 50	0 70	»	0 70	1 00	»
De Paris à Meudon, Bellevue, Sèvres et Viroflay	0 75	1 00	»	1 00	1 25	»
De Paris à Versailles (2). Places ordinaires	1 25	1 50	2 00	1 50	2 00	2 50
De Paris à Versailles (2). Places retenues d'avance	2 00	2 50	3 00	»	3 00	3 50
Trajet entre deux stations	0 50	0 70	»	0 70	1 00	»

(1) Des prix réduits étaient accordés aux voyageurs prenant, au départ de Paris, les trains de 7 h. 25 et 9 h. 25 du soir ; en semaine : wagon, 0 fr. 75 ; diligence, 1 fr. 25 ; coupé, 1 fr. 50. Dimanches et fêtes : wagon, 1 fr. 25 ; diligence, 1 fr. 50 ; coupé, 2 francs.

(2) Mêmes prix réduits pour les trains quittant Paris depuis 6 h. 10 à 10 h. 10 du soir.

Pour les localités autres que celles situées sur le réseau de l'Ouest, on payait au départ de Paris :

	SEMAINE.			DIMANCHES ET FÊTES.		
	1re cl.	2e cl.	3e cl.	1re cl.	2e cl.	3e cl.
Choisy-le-Roi (chemin de fer d'Orléans).	1,00	0,80	0,50	1,00	0,80	0,50
Saint-Denis (chemin de fer du Nord).	0,70	0,55	0,40	0,70	0,55	0,40
Arcueil-Cachan (chem. de fer de Sceaux)	0,50	0,35	0,20	0,60	0,45	0,30
Bourg-la-Reine —	0,70	0,50	0,30	0,80	0,60	0,40
Fontenay-aux-Roses —	0,70	0,50	0,30	0,90	0,65	0,40
Sceaux (1) —	0,70	0,50	0,30	1,00	0,75	0,40

En 1855, malgré l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, il restait encore un certain nombre de services de voitures publiques pour les environs, dont l'énumération est presque identique à celle donnée précédemment pour 1837.

A la date du 16 avril 1855, la Compagnie générale des Omnibus de Paris racheta

(1) De Paris à Sceaux, *salons* : la semaine, 1 franc ; dimanches et fêtes, 1 fr. 50.

une partie de ces services moyennant une somme de 464,686 fr. 65, fixée par experts et se décomposant comme il suit :

Pour 443 chevaux à 633 fr. 52	280,649f 15c
Pour 116 voitures, un tilbury et deux charrettes	145,160 00
Pour harnais et mobilier d'exploitation	38,877 50
TOTAL ÉGAL	464,686 65

non compris 105,000 francs pour la valeur de l'achalandage.

Ces services se divisaient en deux groupes :

1° Les *Services* de *banlieue* dits *Messageries des environs de Paris*, combinés en vue de l'ensemble de l'exploitation et de la circulation générale des omnibus dans Paris, et dont les points de départ dans Paris se trouvaient aux emplacements suivants : rue de Rivoli, 74, près l'Hôtel de ville; rue Saint-Martin; impasse de la Planchette et place de la Bastille;

2° Les *Services de petite banlieue* dits *Services accessoires des lignes d'omnibus*, créés pour servir des localités voisines de Paris.

Ces services avaient généralement leur point de départ aux barrières, où stationnaient les omnibus des lignes de l'intérieur avec lesquels ils étaient en correspondance.

Le tableau qui suit indique les noms des localités desservies par ces deux catégories, ainsi que la date et la cause de leur disparition :

DÉSIGNATION des services.	DÉSIGNATION des localités desservies.	DATE de la disparition.	CAUSES de la disparition.
Services de banlieue dits Messageries des environs de Paris.	Saint-Maur, Port-Créteil, La Varenne	31 décemb. 1860.	Chemin de fer de Paris à Brie-Comte-Robert.
	Nogent-sur-Marne, Petit-Brie, Nolsy-le-Grand	1860	Chemin de fer de Paris à Mulhouse.
	Fontenay-sous-Bois	1859	Chemin de fer de Paris à Brie-Comte-Robert.
	Vincennes	1860	Omnibus des Arts-et-Métiers à Vincennes.
	Charenton (bord de l'eau)	1868	Remplacé par Charenton (route).
	Champigny, La Queue, Saint-Mandé	1860	Chemin de fer de Paris à Brie-Comte-Robert.
	Passy	1er janvier 1861	Omnibus du Palais-Royal à Passy et Auteuil.
	Courbevoie, Neuilly-sur-Seine, Suresnes, Puteaux, Neuilly-s'-Seine	1873	Tramway de l'Étoile à Suresnes.
	Pantin (boulevard de Strasbourg).	1er octobre 1874.	Chemin de fer de Paris à Strasbourg.
	Pré-Saint-Gervais (boulevard de Strasbourg)	1863	Remplacé par Petite-Villette — Pré-Saint-Gervais.
	Petite-Villette — Pré-Saint-Gervais.	1870	Service suppr. pendant la guerre.
Services accessoires des lignes d'omnibus.	Boissy-Saint-Léger, Sucy-en-Brie, Créteil, Maisons-Alfort, Charenton	1881	Tramway de Charenton à Créteil.
	Gravelle		En exploitation au 31 décemb. 1892.
	Saint-Denis	1876	Tramway de La Chapelle à Saint-Denis.
	Clichy	1876	Omnibus de l'Odéon à Batignolles-Clichy et tramway d'Asnières.

DÉSIGNATION des services.	DÉSIGNATION des localités desservies.	DATE de la disparition.	CAUSES de la disparition.
Services accessoires des lignes d'omnibus. (*Suite*)	Chemin de fer d'Orsay	12 mai 1859	Omnibus de la gare de l'Est à Montrouge.
	Issy, Vanves	1877	Tramways de Saint-Germain-des-Prés à Clamart et de l'avenue d'Antin à Vanves.
	Bicêtre, Gentilly	1876	Tramways de Cluny à Ivry et Vitry.
	Belleville		En exploitation au 31 déc. 1892.
	Romainville		*Idem.*
	Argenteuil	1867	Chemin de fer de Paris à Argenteuil et prolongements.
	Charonne	1860	Omnibus de la barrière Fontainebleau à Charonne.
	Charenton (route)	1878	Bateaux et tramway de Charenton.
	Le Bourget	1855	Chemin de fer de Paris à Strasbourg.
	Les Thernes, Neuilly, Courbevoie.	1857	Prolongement de la ligne d'omnibus du Louvre jusqu'à Courbevoie.
	Gare au pavé d'Ivry	1878	Omnibus de la place Saint-Michel à Ivry.

De ces services, il ne reste plus en exploitation, au 31 décembre 1892, que la ligne de Gravelle, dont le point de départ se trouve au pont de Charenton, et celles de Belleville et de Romainville, qui servent de rabattage à la ligne d'omnibus du Louvre à Belleville.

Parmi les lignes de banlieue créées depuis 1855, il faut citer :

D'abord, en première ligne, le « chemin de fer américain » qui reliait la place de la Concorde au rond-point de Boulogne avec embranchement sur le pont de Sèvres, et qui fut concédé au sieur Loubat par décret du 2 novembre 1854.

Les diverses transformations de cette voie ferrée ont été mentionnées dans l'historique de la Compagnie générale des omnibus (p. 90), ainsi que les tarifs qui lui ont été successivement appliqués (p. 102); il est donc inutile d'y revenir ici.

De 1862 à 1878, la Compagnie générale des Omnibus établit encore quelques petits services de banlieue qui n'eurent qu'une assez courte existence : Suresnes, Courbevoie, Parc de Neuilly, Parc d'Issy.

En 1867, les bateaux à voyageurs vinrent remplacer l'antique bateau à aubes du quai d'Orsay à Saint-Cloud et apporter aux localités riveraines, en amont comme en aval de Paris, des commodités inconnues jusqu'à ce moment [1].

C'est surtout à partir de 1875 que la banlieue a été dotée de moyens de communication faciles avec le centre de Paris.

L'établissement des lignes de tramways donna le coup de grâce aux voitures des environs, qui disparurent pour la plus grande partie.

Les lignes de tramways ainsi créées de 1875 à 1880 comprennent : la ligne du Louvre à Vincennes, exploitée par la Compagnie générale des Omnibus, et deux

[1] Voir l'historique de ces bateaux pour l'organisation des services, les tarifs qui leur ont été appliqués, etc.

faisceaux de lignes au nord et au sud de Paris, dont le détail a été largement donné au chapitre « Voies ferrées et tramways », p. 148-161 ; on peut y ajouter, pour clore cette série, les services spéciaux d'omnibus créés en 1887 pour desservir les cimetières de Pantin et de Bagneux.

Situation des moyens de transport entre Paris et sa banlieue au 31 décembre 1892. — Avant de faire ressortir l'importance du mouvement qui se fait entre Paris et la banlieue (et *vice versa*), il est utile de donner un aperçu des moyens de transport existant à la fin de 1892.

Ces moyens de transport sont nombreux. Ils comprennent :

1° 9 lignes de chemins de fer ayant leur tête de ligne à l'intérieur de Paris;

2° 31 lignes de tramways, dont 25 ayant leur point de départ (ou inversement leur terminus) à l'intérieur de Paris; 2 ayant leur tête de ligne (ou terminus) aux portes de Paris; enfin 4 situées entièrement dans la banlieue;

3° Une ligne d'omnibus (la seule de la Compagnie générale qui sorte de Paris) [1];

4° 2 services de bateaux à voyageurs : l'un desservant les sections de la Seine et de la Marne, comprises entre le Point-du-Jour et Charenton; l'autre, la partie de la Seine comprise entre le pont Royal et Suresnes;

Enfin, en dehors des voitures de place qui peuvent, selon la volonté du voyageur, sortir de la ville, il existe encore un certain nombre de services de voitures publiques qui relient certaines localités à Paris et dont voici la nomenclature [2]. Il est bon d'ajouter que la presque totalité de ces services est plutôt affectée au transport des messageries qu'à celui des personnes.

LIEUX DE STATIONNEMENT dans Paris.	LOCALITÉS DESSERVIES.	LIEUX DE STATIONNEMENT dans Paris.	LOCALITÉS DESSERVIES.
Avenue Victoria, n° 19.....	Ivry, Choisy-le-Roi.	Place Sainte-Opportune, n° 4 *bis*...	Ville-d'Avray.
	Neuilly, Courbevoie, Charlebourg.		Versailles, Jouy-en-Josas.
	Vitry par Ivry (5 départs par jour).		Asnières.
	Montreuil.		Argenteuil.
Cloître-St-Honoré, n° 8.....	Rueil (3 départs par jour).		Villiers-sur-Marne, Vincennes, Saint-Mandé.
			Chatou, Rueil, Nanterre.
Rue aux Ours, n° 19.	Nogent-sur-Marne, Saint-Mandé, Vincennes, Le Perreux.		Sèvres, Chaville, Viroflay.
			Boulogne, Auteuil, Billancourt, Saint-Cloud.
Rue Jean-Lantier, n°s 6 et 8.....	Vincennes, Saint-Mandé, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Le Perreux, Neuilly-sur-Marne, Gournay-sur-Marne, Chelles, Brou, Pomponne, Lagny et Thorigny.		Enghien, Épinay-s/-Seine.
			Livry, Le Raincy, Pantin.
			Saint-Germain-en-Laye, Marly-le-Roi, le Vésinet.
			Saint-Denis, Saint-Ouen.
Rue Ste-Opportune, n° 1.....	Bougival.		Suresnes, Puteaux, Neuilly.
Rue Saint-Martin, n° 245.....	Villiers-le-Bel, Gonesse.		Meudon, Issy, Bellevue.

[1] Ligne de la place Saint-Michel aux forges d'Ivry, dont le parcours total est de 6,400 mètres, dont 1,673 en dehors des fortifications.

[2] La nomenclature des lignes de chemins de fer et de tramways indiquées ci-dessus est donnée plus loin (p. 171), ainsi que les localités qu'elles desservent et le prix des places.

On a indiqué, dans le tableau suivant, le prix actuel des places de l'*intérieur de Paris* à chacune des localités de la banlieue comprises dans la zone desservie concurremment par des tramways, des chemins de fer et des bateaux. Ce tableau permet en même temps de connaître les divers modes de transport qui desservent ces localités.

Il y a lieu d'ajouter que la part de tarif revenant à l'intérieur de Paris est uniformément fixée, *pour tous les tramways*, à 30 centimes dans l'intérieur des voitures, avec droit à la correspondance, et à 15 centimes sur l'impériale, sans ce droit.

Afin de permettre la comparaison des divers prix, on n'a considéré, pour les chemins de fer, que le prix des voyages simples, ceux de l'aller et retour et des abonnements ayant nécessité un trop grand développement.

Enfin les prix ci-dessous sont ceux de la *semaine*.

NOMS DES LOCALITÉS.	BATEAUX-PARISIENS.	TRAMWAYS sans CORRESPONDANCE.		TRAMWAYS avec CORRESPONDANCE (*).		CHEMINS DE FER (BILLETS SIMPLES).		
		Intérieur ou 1re classe.	Impériale ou 2e classe.	Intérieur ou 1re classe.	Impériale ou 2e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Asnières	»	0 50	0 25	0 50	0 40	0 45	0 30	»
Aubervilliers	»	0 50	0 25	0 50	0 40	»	»	»
Bas-Meudon	(a) 0 20	»	»	»	»	(b) 0 90	(b) 0 50	»
Bicêtre	»	0 40	0 20	0 40	0 35	»	»	»
Billancourt	(a) 0 20	(c) 0 40	(c) 0 25	»	»	»	»	»
Boulogne-sur-Seine	(a) 0 20	(c) 0 50	(c) 0 35	»	»	»	»	»
Charenton, Carrières	(a) 0 20	(d) 0 50	(d) 0 25	(d) 0 50	(d) 0 40	0 65	0 45	0 30
Clamart	»	0 50	0 30	0 60	0 48	0 45	0 30	»
Clichy-Levallois	»	0 50	0 25	0 50	0 40	0 40	0 25	»
Courbevoie { de la Madeleine	»	0 65	0 35	0 65	0 50	0 60	0 40	»
Courbevoie { de l'Étoile	»	0 40	0 20	0 50	0 40			
Créteil	»	(e) 0 25	(e) 0 15	»	»	»	»	»
Fontenay-aux-Roses	»	0 60	0 35	0 60	0 50	1 00	0 70	0 45
Fontenay-sous-Bois	»	.....	.....	.....	.....	0 60	0 40	»
Gennevilliers	»	0 60	0 30	0 60	0 45	»	»	»
Ivry	(a) 0 20	0 50	0 25	0 50	0 40	»	»	»
Joinville-le-Pont	»	.....	.....	.....	.....	0 80	0 55	»
Nanterre	»	.....	.....	.....	.....	0 95	0 65	»
Nogent-sur-Marne	»	.....	.....	.....	.....	0 70	0 45	»
Pantin	»	0 45	0 25	0 45	0 40	0 60	0 40	0 20
Rueil	»	.....	.....	.....	.....	0 95	0 65	»
Saint-Cloud	(a) 0 20	(c) 0 50	(c) 0 35	»	»	0 75	0 50	»
Saint-Denis	»	0 60	0 30	0 60	0 45	0 80	0 55	0 35
Saint-Mandé	»	0 40	0 20	»	»	0 40	0 25	»

(*) Prix pour le trajet entre les localités et l'intérieur de Paris.
(a) Les dimanches et fêtes, 0f 40.
(b) Prix de la gare Saint-Lazare au Bas-Meudon par les Moulineaux.
(c) Un prix unique de 0f 75 est fixé pour le service spécial pour le retour des théâtres (les dimanches, fêtes et jeudis seulement).
(d) Ces prix s'appliquent en même temps à la ligne du Louvre à Charenton et à celle de la Bastille à Charenton.
(e) Prix au départ de Charenton.

NOMS DES LOCALITÉS.	BATEAUX-PARISIENS.	TRAMWAYS sans correspondance. Intérieur ou 1re classe.	TRAMWAYS sans correspondance. Impériale ou 2e classe.	TRAMWAYS avec correspondance *. Intérieur ou 1re classe.	TRAMWAYS avec correspondance *. Impériale ou 2e classe.	CHEMINS DE FER (billets simples). 1re classe.	CHEMINS DE FER (billets simples). 2e classe.	CHEMINS DE FER (billets simples). 3e classe.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Saint-Germain-en-Laye (1). .	»	1 60	1 15	»	»	1 50	1 05	»
Sèvres.... (Haut-).....	»	(e) 0 50	(e) 0 35	»	»	(f) 0 75	(f) 0 50	»
Sèvres.... (Pont de).....	(a) 0 20	(c) 0 50	(e) 0 35	»	»	0 90	0 50	»
Suresnes, Puteaux.....	(a) 0 20	(g) 0 20	(g) 0 10	»	»	0 60	0 40	»
Vanves-Malakoff.....	»	(h) 0 40	(h) 0 20	(h) 0 40	(h) 0 35	0 45	0 30	»
Versailles. Rive droite...	»	1 00	0 85	»	»	1 50	1 15	»
Versailles. Rive gauche..	»					1 35	0 90	»
Villejuif.....	»	(i) 0 50	(i) 0 25	(i) 0 50		»	»	»
Vincennes.....	»	0 40	0 20	0 40	0 35	0 45	0 30	»
Vitry.....	»	0 60	0 30	0 60	0 45	0 65	0 45	0 30

(1) Aller et retour par tramway : 1re classe, 2 fr. 75 ; 2e classe, 1 fr. 75.

(f) Prix au départ de la gare Montparnasse.

(g) Prix de Courbevoie à Suresnes. Il faut ajouter à ces prix ceux de la Madeleine ou de l'Étoile à Courbevoie pour avoir le trajet complet à partir de l'intérieur de Paris.

(h) Ces prix s'appliquent indifféremment aux deux lignes de Saint-Germain-des-Prés et de l'avenue d'Antin à Vanves.

(i) Prolongement jusqu'à l'Asile, par service d'omnibus, 0f 15 en plus (prix unique).

Nombre et recettes des voyageurs transportés de Paris dans la banlieue et vice versa. — L'appréciation exacte du mouvement qui se produit entre Paris et ses environs n'est pas possible, car les entreprises privées ne publient sous aucune forme les résultats de leur exploitation ; peut-être même se contentent-elles de noter simplement leurs recettes sans tenir compte du nombre des voyageurs qu'elles ont transportés.

Le premier travail sérieux qui ait été fait sur le mouvement de la circulation entre Paris et la banlieue remonte à l'année 1824. C'est l'Administration municipale qui le publia à cette époque sous le titre « Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine ».

L'effectif des voitures desservant les environs était de 249, dont 89 à 2 roues et 160 à 4 roues, représentant entre elles une contenance de 2,618 places.

126 de ces voitures fournissaient ensemble 18 départs par semaine ; les 123 autres, 96 départs par jour.

En supposant toutes ces voitures remplies à chaque départ, on peut estimer que le nombre total des personnes transportées par année de Paris aux différentes localités s'élevait à 4,256,039, savoir :

Pour 126 voitures représentant 18 départs par semaine :
9,247 places × 52 semaines = ... 480,844

Pour 123 voitures représentant 96 départs par jour :
10,343 places × 365 jours = ... 3,775,195

Ensemble..... 4,256,039

En supposant que les mêmes voitures ramenaient vers Paris un nombre égal de personnes, c'était donc un mouvement, dans les deux sens, de 8,512,078 personnes.

Le tableau suivant complète ces renseignements au point de vue du nombre des voitures, des départs correspondants et des places offertes.

NOMBRE DES DÉPARTS		NOMBRE DES VOITURES		NOMBRE DES PLACES			
					RÉSULTANT DES DÉPARTS RÉITÉRÉS de toutes les voitures dans		
dans une semaine.	dans un jour.	à 2 roues.	à 4 roues.	des voitures réunies.	la semaine.	un jour.	l'année.
1	»	»	2	25	25	»	1,300
2	»	4	»	41	82	»	4,264
3	»	2	2	34	102	»	5,304
4	»	1	3	36	144	»	7,488
8	»	32	80	1,203	8,894	»	462,488
»	2	4	2	50	»	100	36,500
»	3	5	5	63	»	189	68,985
»	4	18	20	276	»	1,104	402,960
»	5	9	1	101	»	505	184,325
»	6	6	»	31	»	186	67,890
»	8	»	23	334	»	2,672	975,280
»	9	5	5	81	»	729	266,085
»	10	1	»	4	»	40	14,600
»	11	2	»	12	»	132	48,180
»	18	»	3	27	»	486	177,390
»	20	»	14	210	»	4,200	1,533,000
18	96	89	160				
114		249		2,618	9,247	10,343	4,256,039

Si l'on tient compte que les départs par semaine représentent un jour de moins par rapport à l'année, et que 1824 était une année bissextile, il y a lieu de ramener à 4,302,688 (au lieu de 4,256,039) le nombre des voyageurs transportés pendant ladite année.

Les renseignements faisant défaut pour la période comprise entre 1824 et 1855 voici, à partir de cette dernière année, comment s'établit le mouvement des voyageurs transportés entre Paris et sa banlieue (et *vice versa*) jusqu'au moment où le réseau de tramways est venu remplacer les anciens services de voitures.

Il est indispensable de faire remarquer que les renseignements qui suivent ne comprennent pas le mouvement par chemins de fer, pour lequel les données n'ont pu être recueillies.

DÉSIGNATION DES SERVICES.		ANNÉES 1855.	1860.	1865.	1870 (*).
Compagnie générale des Omnibus.	Services de banlieue	(a)4,000,000	3,817,418	3,350,850	2,322,462
	Voies ferrées et service accessoire de Saint-Cloud (voie de terre)	(b) »	2,475,699	2,778,361	2,105,467
Bateaux à voyageurs,	Banlieue amont	(c) »	(c) »	(c) »	561,425
	Banlieue aval	(c) »	(c) »	(c) »	205,208
	TOTAUX	4,000,000	6,293,117	6,129,211	5,194,562

(*) Guerre franco-allemande.

(a) L'exploitation des services de banlieue par la Compagnie générale des Omnibus a commencé le 1er mars 1855, pour les services dits « de grande banlieue » et le 15 avril pour les services dits « accessoires des lignes d'omnibus ».

(b) L'exploitation de ces lignes par la Compagnie générale des Omnibus a commencé le 15 avril 1858. Les renseignements statistiques n'ont pu être recueillis pour la période antérieure.

(c) L'exploitation a commencé à l'occasion de l'ouverture de l'Exposition universelle de 1867.

S'il a été possible d'établir l'intensité du mouvement de l'intérieur vers l'extérieur, et réciproquement, jusqu'au moment où les tramways ont fait leur apparition, il n'en est pas de même depuis cette époque, et on ne saurait dresser le tableau de 1875 à nos jours, sans prévenir le lecteur des difficultés qu'il soulève et sans lui expliquer les conditions dans lesquelles l'établissement de ce tableau a été fait.

Ces difficultés n'atteignent pas les services de banlieue de la Compagnie des Omnibus ni le trafic fait par les compagnies de chemins de fer, qui ne comptent qu'*une seule fois* un voyageur ayant emprunté leurs lignes, sans tenir compte de la distance qu'il a parcourue.

Pour les lignes de tramways particulièrement, les compagnies ne font pas de même et l'on a, par cette raison, beaucoup de peine à se rendre un compte exact du mouvement qui s'est fait à destination de la banlieue ou du retour de la banlieue dans Paris.

En effet, — et cet exemple suffira pour démontrer combien le nombre des voyageurs par tramway devrait être ramené à de moindres proportions — une personne prenant à l'intérieur de Paris une ligne quelconque de tramway à destination de la banlieue est d'abord comptée, pour un voyageur *intra-muros;* si elle continue son voyage, elle est comptée *autant de fois* comme voyageur qu'elle franchit de sections *extra-muros.*

Ce système de comptage, probablement reconnu le seul pratique par les compagnies de transport, ne semble pas moins défectueux au point de vue statistique, et il devient dès lors impossible de connaître le nombre exact des personnes qui, ayant pris place en dedans des murs d'enceinte, ont franchi ces derniers pour atteindre telle ou telle section de la ligne.

On est donc amené pour ces raisons à ne considérer que le mouvement *extra-muros* proprement dit, qui est lui-même encore enflé sous le rapport du nombre des voyageurs par les causes données plus haut.

La perfection serait (si elle est possible) que les compagnies de tramways pussent ne compter qu'une fois leurs voyageurs comme le font les compagnies de chemins de

fer et indiquer pour le trafic de la ligne de Saint-Germain-des-Prés à Clamart, par exemple, les trois catégories suivantes :

		NOMBRE.	RECETTES.
Voyageurs transportés	à l'intérieur de Paris proprement dit..	.....	.....
	de l'intérieur aux sections *extra muros*.	.....	.....
	à l'extérieur de Paris proprement dit..	.....	.....
	ENSEMBLE.....	.....	.....

Le même cas se présente pour le nombre des voyageurs transportés par les Bateaux-Express fonctionnant entre le Point-du-Jour et Charenton.

La Compagnie des Bateaux-Parisiens, faisant payer un tarif spécial pour la section comprise entre le pont d'Austerlitz et Charenton, pourrait de même scinder le nombre de ses voyageurs en : 1° voyageurs de traversée; 2° voyageurs de banlieue amont, comme cela existait avant la venue des Bateaux-Express; et, là encore, on pourrait apprécier la part exacte revenant à la section *extra-muros*.

Enfin, en ce qui concerne les chemins de fer, on a pensé que, pour arriver à mesurer aussi exactement que possible le mouvement des personnes entre Paris et les localités environnantes, et *vice versa*, il était indispensable de ne pas négliger les chemins de fer qui tiennent certainement la tête par leur puissance de transport et la multiplicité de leurs trains.

Il est incontestable qu'un voyageur qui prend à la gare Saint-Lazare le train d'Asnières doit être compté comme « un voyageur parisien » aussi bien qu'il l'est par tramway, s'il prend ce moyen de transport pour revenir d'Asnières à Paris.

Les renseignements statistiques qui sont produits plus loin ne s'appliquent pas à toutes les localités de la banlieue; on n'y a considéré absolument que celles qui se trouvent desservies soit par des tramways, soit par des bateaux, de manière à permettre, si on le désire, la comparaison des services rendus par chacun de ces modes de transport.

C'est sous ces réserves que les divers tableaux qui suivent ont été dressés.

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR LES SERVICES RAYONNANT DE L'INTÉRIEUR DE PARIS VERS LA BANLIEUE, ET VICE VERSA, DE 1875 à 1890.

DÉSIGNATION DES SERVICES (*).		ANNÉES 1875.	1880.	1885.	1890.
1° *Lignes d'omnibus (de la Compagnie générale)*..		1,427,282	222,528	205,860	(*a*) 86,867
2° Lignes de tramways rayonnant de l'intérieur de Paris vers la banlieue.					
Intra-muros.	Voies ferrées.....	3,317,285	8,525,627	7,401,561	7,139,426
	Tramways-Omnibus.....	«	12,368,834	13,416,523	13,259,647
	Tramways-Nord.....	(*b*) —	12,027,460	12,484,361	12,412,740
	Tramways-Sud.....	(*b*) —	9,595,859	9,464,884	8,929,141
	ENSEMBLE.....	3,317,285	42,517,780	42 767,329	41,740,954

(*) Voir, pour le détail des lignes considérées, le tableau spécial à l'année 1890, ci-après, pages 318-321.

(*a*) Ligne de Belleville-Romainville. Les autres lignes (cimetière de Bagneux, cimetière de Pantin et Saint-Maur) étant considérées comme extra-muros. (Voir ci-après, page 180).

(*b*) Le répartition par section manque pour 1875. Le nombre des voyageurs transportés pendant cette année a été de 5,474,572 pour le réseau Nord, et de 240,410 pour le réseau Sud.

DÉSIGNATION DES SERVICES *.		ANNÉES 1875.	1880.	1885.	1890.
Extra-muros.	Voies ferrées	1,938,823	5,145,493	3,721,213	3,883,874
	Tramways-Omnibus	»	2,345,534	4,288,414	2,676,671
	Tramways-Nord	(a) —	12,038,975	12,185,008	12,546,886
	Tramway-Sud	(a) —	8,086,762	7,776,429	7,389,002
	ENSEMBLE	1.938,823	27,616,764	27,969,064	26,496,433
Intra et extra-muros réunis.	Tramways-Nord	5,474,472	»	»	»
	Tramways-Sud	240,410	»	»	»
	Tramway de Paris à S'-Germain	»	»	»	869,023
	ENSEMBLE	5,714,882	»	»	869,023
3° Chemins de fer rayonnant de l'intérieur de Paris vers la banlieue.					
Nord		1,676,444	1,450,644	1.653,998	2,229,871
Est	Gare de Paris-Est	142,400	74,677	129,993	272,839
	Gare de la Bastille	2,208,066	2,354,675	3,512,983	4,294,826
Paris-Lyon-Méditerranée		(b) —	(b) —	168,803	220,346
Orléans	Gare de Paris-Orléans	119,258	91,717	176,431	344,337
	Gare de la barrière d'Enfer	858,497	988,619	1,222,172	1,311,199
Ouest (1)	Gare Saint-Lazare	2,960,501	3,494,680	4,045,723	5,729,979
	Gare Montparnasse	1,089,880	1,135,000	1,341,384	1,745,042
	ENSEMBLE	9,055,046	9,590,012	12,251,487	16,148,439
Bateaux à voyageurs.	Banlieue amont	1,022,965	2,668,094	3,439,800	(c)6,489,982
	Banlieue aval	383,721	1,066,858	1,591,791	2,313,025
	ENSEMBLE	1,406,686	3,734,952	5,031,591	8,803,007
TOTAUX GÉNÉRAUX		22,860,004	83,682,036	88,225,331	94,144,723

(1) On n'a pas considéré dans ce tableau la ligne du Champ-de-Mars à Puteaux, ouverte à l'exploitation le 1er mai 1889, afin de ne pas fausser la comparaison des 4 périodes (Voir pour le trafic de cette ligne en 1890, ci-après, p. 180.)
(a) La répartition du mouvement *par section* n'a pu être établie pour l'année 1875.
(b) Les renseignements n'ont pu être fournis antérieurement à 1882.
(c) Ce chiffre est donné sous toutes réserves. Il se compose : 1° de 3,311,049 voyageurs *débarqués*, à la remonte, aux stations comprises entre le pont de Bercy (inclus) et Charenton ; 2° de 3,178,933 voyageurs *embarqués*, à la descente, aux stations comprises entre Charenton et le pont de Bercy (inclus).

L'accroissement considérable du trafic de l'année 1880 par rapport à 1875 provient de la création des lignes de tramways, dont quelques-unes seulement ont été mises en service pendant le milieu de cette dernière année. A partir de 1880, on constate une augmentation oscillant autour de 5 millions de voyageurs et se partageant entre les chemins de fer et les bateaux, tandis que les tramways conservent pour ainsi dire le même nombre d'unités transportées.

Les deux tableaux ci-après concernent spécialement le mouvement de la circulation entre Paris et la banlieue, et *vice versa*, pendant l'année 1890. On les a complétés par les recettes, qui n'ont pu être données dans les tableaux rétrospectifs précédents, à cause de certaines lacunes.

La réunion de ces tableaux fait ressortir les résultats suivants :

DÉSIGNATION DES SERVICES RAYONNANT DE PARIS vers la banlieue, et *vice versa*.	NOMBRE de voyageurs.	RECETTES.
Omnibus de banlieue	86,867	19,120f
Voies ferrées et tramways	69,106,410	10,255,018
Bateaux à voyageurs	8,803,007	1,111,603
Chemins de fer	16,148,439	4,282,608
TOTAUX	94,144,723	15,668,349

NOMBRE ET RECETTES DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS, PENDANT L'ANNÉE 1890, DE L'INTÉRIEUR DE PARIS VERS LA BANLIEUE ET (*VICE VERSA*).

1° — *Omnibus, voies ferrées, tramways et bateaux.*

DÉSIGNATION des compagnies de transport et des lignes ou services.	NOMBRE de voyageurs transportés.			RECETTES des voyageurs transportés.		
	Intra-muros.	Extra-muros.	ENSEMBLE.	Intra-muros.	Extra-muros.	ENSEMBLE.
				fr.	fr.	fr.
1° COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.						
1° Omnibus.						
Belleville-Romainville.....	(.... 86,867 ....)		86,867	(.... 19,120 ....)		19,120
2° Voies ferrées.						
Louvre à Saint-Cloud.....	1,050,737	830,392	1,881,129	196,849	84,120	280,969
Louvre à Sèvres.....	532,719	561,782	1,094,501	(.... 158,126 ....)		158,126
Louvre à Vincennes.....	5,555,970	2,491,700	8,047,670	982,507	181,428	1,166,935
TOTAUX.....	7,139,426	3,883,874	11,023,300	(... 1,606,030 ...)		1,606,030
3° Tramways.						
Bastille-Cimetière Saint-Ouen.	10,107,696	548,079	10,655,775	1,787,229	37,648	1,824,877
Louvre-Charenton.....	2,668,487	803,859	3,472,346	463,965	115,767	579,732
Louvre-Versailles.....	483,464	1,324,733	1,808,197	(.... 275,706 ....)		275,706
TOTAUX.....	13,259,647	2,676,671	15,936,318	(... 2,680,315 ...)		2,680,315
2° COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE PARIS ET DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.						
Place de la République-Pantin.	2,026,277	481,296	2,507,573	368,861	61,024	429,885
Place de la République-Aubervilliers.....	2,141,882	1,854,734	3,996,616	394,184	136,296	530,480
Rue Lafayette-Saint-Denis....	1,003,082	2,048,309	3,051,391	191,339	208,551	399,890
Boulevard Haussmann-Saint-Denis.....	1,029,479	1,468,330	2,497,809	171,694	133,316	305,010
Boulevard Haussmann-Saint-Ouen-Saint-Denis.....	34,158	28,927	63,085	5,044	2,176	7,220
Boulevard Haussmann-Genneviliers.....	1,215,269	2,268,775	3,484,044	197,239	155,762	353,001
Madeleine-Levallois-Perret....	1,447,142	646,601	2,093,743	247,148	84,991	332,139
Madeleine-Neuilly (Boulevard Bineau).....	1,438,622	667,844	2,106,466	251,218	91,943	343,161
Étoile-Courbevoie.....	1,276,393	2,146,932	3,423,325	166,841	308,232	475,076
Madeleine-Courbevoie.....	800,436	935,138	1,735,574	145,158	130,908	276,066
TOTAUX.....	12,412,710	12,546,886	24,959,626	2,138,729	1,313,199	3,451,928

DÉSIGNATION des compagnies de transport et des lignes ou services.	NOMBRE de voyageurs transportés.			RECETTES des voyageurs transportés.		
	Intra-muros.	Extra-muros.	ENSEMBLE.	Intra-muros.	Extra-muros.	ENSEMBLE.
				fr.	fr.	fr.
3e COMPAGNIE GÉNÉRALE PARISIENNE DE TRAMWAYS.						
Saint-Germain-des-Prés–Clamart	1,331,212	1,071,001	2,402,213	226,868	100,918	327,786
Saint-Germain-des-Prés – Fontenay-aux-Roses	2,180,906	2,143,479	4,324,385	380,143	166,490	546.633
Square Cluny–Ivry	932,860	342,684	1,275,544	157,009	49,910	206,919
Square Cluny–Vitry	1,742,132	1.048,863	2,790,995	301,655	102,332	403,987
Place Walhubert–Villejuif	460,959	493,525	954,484	76,095	36,536	112,631
Bastille–Charenton	1,558,159	1,236,024	2,794,183	261,657	93,397	355,054
Avenue d'Antin–Vanves	257,410	162,891	420,301	51,098	11,373	62,471
Place de la Nation–Montreuil	465,503	890,535	1,356,038	64,298	89,054	153,352
TOTAUX	8,929,141	7,389,002	16,318,143	1,518,823	650,010	2,168,833
4e COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BATEAUX-PARISIENS.						
Banlieue amont (Austerlitz–Charenton)	(a) (.... 6,489,982 ...)	(a) 6,489,982		(b) (..... 648,998 ...)	(b) 648,998	
Banlieue aval (Tuileries – Suresnes	(.... 2,313,025 ...)	2,313,025		(c) (..... 462,605 ...)	462,605	
TOTAUX	(.... 8,803,007 ...)	8.803,007		(.... 1,111,603 ...)	1,111,603	
5e TRAMWAY DE PARIS (ÉTOILE) A SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	(.... 869,023 ...)	869,023		(.... 347,912 ...)	347,912	
TOTAUX GÉNÉRAUX	(... 77,996,284 ...)	77,996,284		(... 11,385,741 ...)	11,385,741	

(a) Voir la note (c) du tableau précédent, ci-dessus, p. 176.

(b) Ce chiffre est donné (comme celui des voyageurs entre Austerlitz et Charenton) sous les plus expresses réserves; il a été obtenu en multipliant le nombre total de voyageurs par 0f 10 (tarif minimum appliqué en semaine).

(c) Recette calculée sur le tarif minimum de 0f 20 par voyageur.

2e — *Mouvement par les chemins de fer.*

DÉSIGNATION des réseaux, des localités et des services.		NOMBRE de voyageurs transportés.			RECETTES BRUTES des voyageurs transportés.		
		Avec billet.	Par abonnement (1).	ENSEMBLE.	Avec billet.	Par abonnement (1).	ENSEMBLE.
					fr.	fr.	fr.
1e Réseau du Nord.							
de Paris (Nord) aux stations ci-contre, et *vice versa.*	La Plaine-Saint-Denis	40,192	3,285	43,477	7,342	379	7,721
	Le Landy	25,792	730	26,522	5,557	29	5,586
	Pont de la Révolte	111,724	20,859	132,583	27,406	2,167	29,573
	Saint-Denis	1,215,422	811,867	2,027,289	361,471	80,097	441,568
	TOTAUX	1,393,130	836,741	2.229,871	401,776	82,672	484,448

(1) Les voyageurs par abonnement ont été calculés à raison d'un voyage aller et retour par jour.

DÉSIGNATION des réseaux, des localités et des services.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS. Avec billet.	Par abonnement (1).	ENSEMBLE.	RECETTES BRUTES DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS. Avec billet.	Par abonnement (1).	ENSEMBLE.
				fr.	fr.	fr.
2e Réseau de l'Est.						
De Paris (Est) à Pantin, et *vice versa*	168,433	104,406	272,839	33,016	9,243	42,259
De Paris (Bastille) aux stations ci-contre, et *vice versa* — Saint-Mandé	964,237	683,262	1,647,499	217,229	57,589	274,818
Vincennes	1,512,791	1,134,536	2,647,327	371,856	105,782	477,638
Totaux	2,477,028	1,817,798	4,294,826	589,085	163,371	752,456
3e Réseau de l'Ouest.						
De Paris (Saint-Lazare) aux stations ci-contre, et *vice versa* — Clichy-Levallois	244,918	112,212	357,130	68,859	10,338	79,197
Asnières	1,835,442	696,864	2,532,306	696,430	96,046	792,476
Courbevoie	542,662	271,218	813,880	201,515	29,059	230,574
Puteaux	304,041	194,408	498,449	122,479	19,389	141,812
Suresnes	543,606	32,234	575,840	229,565	3,135	232,700
Saint-Cloud	589,934	362,440	952,374	228,485	57,034	285,519
Totaux	4,060,603	1,669,376	5,729,979	1,547,327	214,951	1,762,278
De Paris (Montparnasse) aux stations ci-contre, et *vice versa* — Vanves-Malakoff	118,770	55,150	173,920	36,624	4,065	40,689
Clamart	465,070	135,594	600,664	162,979	21,554	184,533
Meudon	259,356	57,928	317,284	139,464	4,898	144,362
Bellevue	234,502	26,024	260,526	133,223	5,623	138,846
Sèvres	125,972	266,676	392,648	72,981	74,600	147,581
Totaux	1,203,670	541,372	1,745,042	545,271	110,740	656,011
4e Réseau d'Orléans.						
De Paris (place Walhubert) à Vitry, et *vice versa*	169,361	174,976	344,337	48,550	14,694	63,244
De Paris (Barrière d'Enfer) aux stations ci-contre, et *vice versa* — Arcueil-Cachan	233,017	110,282	343,299	75,658	10,167	85,825
Bourg-la-Reine	363,833	106,610	470,443	143,494	16,456	159,950
Fontenay-aux-Roses	194,736	36,120	230,856	102,115	6,387	108,502
Sceaux	227,837	38,764	266,601	119,909	8,059	127,968
Totaux	1,019,423	291,776	1,311,199	441,176	41,069	482,245
5e Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.						
De Paris (Boulevard Diderot) à Charenton, et *vice versa*	117,748	102,598	220,346	32,177	7,490	39,667
Totaux généraux	10,009,396	5,539,013	16,118,439	3,638,378	644,230	4,282,608

(1) Les voyageurs par abonnement ont été calculés à raison d'un voyage aller et retour par jour.

Enfin, voici à titre de renseignement complémentaire, quels ont été le mouvement et la recette des voyageurs transportés, en 1890, sur les lignes de tramways et autres situées *exclusivement en dehors des murs d'enceinte* ou y ayant leur point de départ.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	VOYAGEURS transportés.	RECETTES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	VOYAGEURS transportés.	RECETTES.
		fr.			fr.
1° Omnibus.			*2° Tramways.*		
Charenton-Saint-Maur...	132,560	28,548	Auteuil-Boulogne.....	776,861	100,503
Cimetière de Bagneux....	170,594	32,005	Boulogne-Les Moulineaux	184,694	20,116
Cimetière de Pantin.....	221,187	29,657	Pont de Charenton-Créteil.....	469,851	89,525
Rabattage de Bineau à Bezons.....	24,176	3,623	Courbevoie-Suresnes.....	313,511	38,756
Saint-Ouen-Landy (rabattage).....	26,756	1,338	Vincennes-Ville-Évrard et embranchement de Bry.	1,285,983	274,452
4 Chemins-Cimetière (rabattage).....	139,757	6,987	TOTAUX	3,030,900	523,351
Pantin-Noisy-le-Sec (rabattage).....	45,579	6,836	*3° Chemins de fer.*		
Pré-Saint-Gervais (rabattage).....	94,221	4,710	Ligne du Champ-de-Mars à Puteaux et raccordement de Grenelle.....	867,345	169,354
Asile de Villejuif (rabattage).....	43,478	6,522			
TOTAUX.....	898,308	120,206	ENSEMBLE des services.	4,796,553	812,911

8°. OMNIBUS SPÉCIAUX DESSERVANT LES GARES DE CHEMINS DE FER.

Les voitures affectées spécialement au transport des personnes entre les gares et l'intérieur de Paris (et *vice versa*) ont pris leur origine en même temps que l'établissement des lignes de chemins de fer dans cette capitale.

Ces voitures sont de deux sortes :

1° Les omnibus pour *voyageurs sans bagages*, dont l'itinéraire invariable est déterminé par des règlements de police, et qui font un service régulier entre les gares et certains points désignés de Paris, et réciproquement;

2° Les omnibus pour *voyageurs avec bagages*, appelés généralement « omnibus de famille », que les compagnies mettent à la disposition des voyageurs à l'arrivée et au départ des trains.

Ces voitures, que l'on pourrait appeler « fiacres de chemins de fer » suivent, contrairement aux précédentes, l'itinéraire indiqué par le ou les voyageurs qu'elles transportent à domicile.

OMNIBUS POUR VOYAGEURS SANS BAGAGES.

Services disparus. — Le premier service de voitures de ce genre date de la mise en exploitation de la ligne de Paris à Saint-Germain (1837).

Les deux lignes exploitées à cette époque étaient les suivantes :

1° *Du Carrousel* (*hôtel de Nantes*) *à la gare Saint-Lazare*, par les rues de Rohan, Saint-Honoré, Gaillon, de la Chaussée-d'Antin.

2° *De la Cour Batave à la gare Saint-Lazare*, par les rues Saint-Denis, du Caire, Neuve-Saint-Eustache, Montmartre, place de la Bourse, rue Neuve-Saint-Augustin, de Grammont, boulevard des Italiens, Chaussée-d'Antin.

Le prix des places était fixé à 25 centimes par voyageur.

En 1848, le service des omnibus pour les gares avait déjà pris une certaine extension.

Moyennant le prix de 25 centimes la semaine et 30 centimes les dimanches, les voyageurs pouvaient trouver ces voitures aux emplacements suivants :

1° Pour la *gare Saint-Lazare* (lignes de Versailles et de Saint-Germain) : aux Messageries Notre-Dame-des-Victoires; Carrousel (hôtel de Nantes) et Palais-de-Justice.

2° Pour la *gare Montparnasse* (rive gauche) : place du Carrousel (hôtel de Nantes); Bourse (rue Feydeau, 5); Hôtel-de-Ville (rue François-Miron, 2); impasse de la Planchette; place Saint-Sulpice; place du Palais-de-Justice.

Ces voitures partaient de demi-heure en demi-heure, depuis 7 h. 30 du matin jusqu'à 9 h. 45 du soir.

3° Pour la *gare d'Orléans* (ouverte en 1840), les omnibus desservant les trains de la ligne de Corbeil stationnaient : rue de Rivoli, 22; cour des Messageries-Royales, rue Notre-Dame-des-Victoires; rue du Bac, 115; place Saint-Sulpice; impasse de la Planchette.

Les trains à destination d'Orléans et de Tours étaient également desservis par les mêmes omnibus; mais il y avait, en outre, un autre stationnement situé rue du Bouloi.

Deux ans après (1850), les stationnements d'omnibus étaient quelque peu modifiés; on les trouve :

Pour la *gare Saint-Lazare :*

1° Lignes de Rouen et du Havre : rue Saint-Martin, 247; rue de la Jussienne, 25; cour des Messageries-Royales; rue et hôtel Saint-Paul; place du Carrousel (hôtel de Nantes); place Saint-Sulpice.

2° Ligne de Versailles (rive droite) : Carrousel (au coin de la rue de Chartres); Bourse (Messageries-Royales, rue Montmartre, 109); porte Saint-Denis (boulevard Saint-Denis, 18, cité d'Orléans); la Halle (rue Saint-Denis, 122, cour Batave); Hôtel-de-Ville (rue du Pont-Louis-Philippe, 13).

Pour la *gare Montparnasse* (ligne de Versailles, rive gauche) : Carrousel (hôtel de Nantes); Bourse (rue Feydeau, 5); Madeleine (place de la Madeleine, cité Berryer); Saint-Sulpice (place Saint-Sulpice, 12); Palais-de-Justice (place du Palais-de-Justice, 1); Hôtel-de-Ville (rue François-Miron, 2); porte Saint-Martin (rue Saint-Martin, 256, impasse de la Planchette); Bastille (rue Jean-Beau-Sire, 14, près le boulevard).

Pour la *gare d'Orléans* (lignes de Corbeil et de Paris à Tours) : place Saint-Sulpice, 6; rue du Bouloi, 22; rue et carré Saint-Martin, 256; impasse de la Planchette; rue Montmartre, aux Messageries-Royales.

Indépendamment de ces services spéciaux, des carrosses et cabriolets de place, et des voitures de remise, les gares de Paris étaient également desservies, en 1850, par les lignes d'omnibus suivantes [1] :

1° *Gare Saint-Lazare :* Omnibus (3e ligne, du boulevard Beaumarchais au chemin de fer de Versailles, rive droite);

2° *Gare du Nord :* Béarnaises, ligne de la place Saint-Sulpice à la gare du Nord.

3° *Gare d'Orléans :* Gazelles, ligne de la rue des Pyramides (près les Tuileries) à la gare de Bercy, rive gauche [2].

En 1866, sauf la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, toutes les autres compagnies de chemins de fer exploitaient des services spéciaux d'omnibus pour voyageurs sans bagages et des voitures de différentes sortes (omnibus de famille) pour le transport des voyageurs avec bagages. Voici quelques détails sur les voitures de la première catégorie :

Compagnie du Nord. — Les bureaux pour voyageurs seulement étaient les suivants : rue de Rivoli (hôtel du Louvre); rue de Rivoli, 228 (hôtel Meurice); rue de Rivoli, 170 (hôtel des Trois-Empereurs); rue Saint-Honoré, 223 (hôtel de Lille et d'Albion); rue de l'Arcade, 17 (hôtel Bedford); boulevard des Capucines (Grand-Hôtel); rue Saint-Honoré, 211 (hôtel Saint-James).

Compagnie de l'Est (ligne de Vincennes) : service d'omnibus de la place de la Bourse à la gare de la Bastille, par la rue Vivienne et les boulevards. — Prix des places : intérieur, 30 centimes; banquette, 15 centimes.

Compagnie de l'Ouest. — 1° GARE SAINT-LAZARE : Omnibus à itinéraire régulier entre cette gare et les bureaux suivants : Bonne-Nouvelle (impasse des Filles-Dieu, au

---

[1] On n'a indiqué ici que les lignes ayant leur terminus à la gare même ou celles passant devant la gare. D'autres lignes, non mentionnées, desservaient aussi les embarcadères, mais à quelque distance de ces derniers.

[2] C'est ainsi qu'on appelait la gare actuelle de la place Walhubert.

coin du Bazar et rue de l'Echiquier, 27; pointe Saint-Eustache; place Saint-André-des-Arts; place du Châtelet; place de la Bourse.

Le prix des places était de 25 centimes, sauf pour la ligne de la Bourse à la gare Saint-Lazare, dont le prix n'était que de 20 centimes [1].

2° GARE MONTPARNASSE. — Les bureaux où se tenaient les omnibus conduisant à la gare Montparnasse étaient : place de la Bourse; place du Palais-Royal, 2; rue Saint-Martin, 326; rue Bourtibourg; 4; place Saint-André-des-Arts, 19; rue Royale-Saint-Honoré.

Le prix par personne était fixé à 30 centimes.

Compagnie d'Orléans. — La Compagnie d'Orléans exploitait aussi un certain nombre de services mixtes à itinéraire fixe entre les points suivants et la gare de la place Walhubert : rue de Londres, 8; rue Le Peletier, 5; rue Notre-Dame-de-Nazareth, 30; rue de Babylone, 7; place Saint-Sulpice, 6; place de la Madeleine, 7.

Le prix des places était ainsi fixé :

	DE 6 H. DU MATIN à minuit.	DE MINUIT à 6 h. du matin [2].
Par voyageur pris ou amené à un point quelconque situé sur l'itinéraire régulier de l'omnibus..	0f 30	0f 60
Par voyageur conduit à domicile, en tant que ce domicile était situé dans une rue joignant celle que parcourait l'omnibus dans son itinéraire régulier (seulement de minuit à 6 h. du matin).....	»	0 80

En 1878, les services étant restés les mêmes qu'en 1866, il convient de passer à l'année 1892, pour laquelle un certain développement est nécessaire, d'autant que la catégorie de transports dont il s'agit n'est pas parfaitement connue du « grand public ».

Situation des omnibus de chemins de fer en 1892. — Depuis quelques années seulement, les services spéciaux établis entre l'intérieur de Paris et les différentes gares ont pris une extension assez considérable. On voit là une tendance de plus en plus grande d'aller habiter aux environs, et cette tendance est évidemment inspirée par les bas prix et les commodités qu'offrent au public les compagnies de chemins de fer.

1° La *Compagnie de l'Ouest* n'exploite plus pour son propre compte les lignes que l'on a indiquées plus haut pour les années antérieures; ses gares sont desservies par un certain nombre d'entreprises libres dont l'énumération, les parcours et les prix sont donnés ci-dessous.

GARES DESSERVIES.	DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.	POINTS DE DÉPART POUR LES GARES.	PRIX DES PLACES. INTÉRIEUR.	PRIX DES PLACES. IMPÉRIALE.
Saint-Lazare.	Messageries nationales..	Place de la République (1).....	0f 20c	0f 20c
		Bourse du Commerce (2).....	0 15	0 15
		Square du Bon-Marché (3).....	0 25	0 25
	Compagnie parisienne de transport.....	Hôtel-de-Ville.....	0 20	0 20
		Halles-Bourse du Commerce.....	0 15	0 15
Montparnasse	Gounin.....	Bourse.....	0 30	0 30

(1) Ouverte à l'exploitation le 10 février 1888; (2) Ouverte à l'exploitation le 2 mai 1890; (3) Ouverte à l'exploitation le 25 décembre 1892.

[1] Le prix des places, pour les voyageurs partant de la rue du Bouloi et munis de billets du chemin de fer pour les stations de la ligne d'Auteuil, était de 10 centimes.

[2] Ces omnibus seuls prenaient des bagages.

Tous ces omnibus sont à impériale couverte ; ceux de la Compagnie des Messageries Nationales ont, de plus, les côtés vitrés, de sorte que les voyageurs y sont aussi à l'aise et aussi à l'abri que dans l'intérieur.

Le nombre des places est de 30 et de 32, ainsi réparti : Omnibus des Messageries Nationales : intérieur, 12 ; impériale, 14 ; plate-forme, 4 ; Compagnie parisienne de transports : intérieur, 14 ; impériale, 14 ; plate-forme, 4.

Un escalier continu donne accès à l'impériale.

2° La *Compagnie du Nord* n'a pas d'omnibus spéciaux pour les voyageurs sans bagages.

3° Il en est de même pour la *Compagnie de l'Est*, du moins en ce qui concerne sa gare principale du boulevard de Strasbourg.

La gare secondaire (Paris-Bastille) est desservie par deux lignes prenant leur point de départ : l'une, place de la Bourse ; l'autre, boulevard des Capucines.

Les prix des places sont respectivement de 30 centimes à l'intérieur et de 20 centimes sur la banquette.

4° La *Compagnie de Paris à Orléans* continue d'exploiter, dans les mêmes conditions qui ont été indiquées pour l'année 1866, le service d'omnibus de la rue de Londres, 8, à sa gare principale de la place Walhubert.

La gare de Sceaux (barrière d'Enfer) est desservie par trois lignes à itinéraire régulier, ayant leur terminus aux endroits désignés ci-après : rue de Londres, 8 ; place de la Bourse ; rue Jean-Jacques-Rousseau, 18.

5° *Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.* — Le service des omnibus entre les bureaux de ville et la gare de Paris a été supprimé depuis le 1er octobre 1885. Il ne reste en circulation que les omnibus de famille.

Les itinéraires suivis par ces différentes lignes étant traduits sur le Plan n° 3 (Paris et ses moyens de transport en 1893), on se dispensera de les énumérer ici.

On sait qu'outre les moyens de transport qui viennent d'être décrits, un certain nombre de lignes d'omnibus et de tramways ont leur tête de ligne aux gares de Paris ou passent devant ces gares.

Ainsi, pour le Nord, on peut citer les lignes d'omnibus allant de cette gare à la place du Maine et au parc de Montsouris ; la ligne d'omnibus Trocadéro-Gare de l'Est ; à deux pas, les tramways du square Monge à la Chapelle, de la rue Taitbout à Saint-Denis.

Pour la gare de l'Est, l'omnibus du Trocadéro à cette gare, les tramways de Montrouge-Gare de l'Est, du square Monge à la Chapelle ; tout près, l'omnibus Villette-Place Saint-Sulpice.

Pour la gare de Vincennes (place de la Bastille), les omnibus : place d'Italie-Charonne, Madeleine-Bastille, Grenelle-Bastille ; les tramways du Louvre à Charenton, du Louvre à Vincennes, de Charenton-Bastille, cimetière Saint-Ouen-Bastille, porte Rapp-Bastille.

La gare de Lyon est desservie par la ligne d'omnibus de Saint-Philippe-du-Roule à cette gare ; les tramways : gare de Lyon-Place de l'Alma et Montparnasse-Bastille.

La gare d'Orléans est en communication directe avec plusieurs points de Paris par l'omnibus de cette gare au square Montholon, ceux de la place Saint-Michel à Ivry et de la place d'Italie à Charonne ; les tramways de la gare de Lyon à la place de l'Alma, de la gare Montparnasse à la Bastille, de la place de la Nation à la gare de Sceaux, et enfin par les bateaux.

La gare de Sceaux est aussi desservie par les tramways de Montrouge à la gare de l'Est, de Saint-Germain-des-Prés à Montrouge et à Fontenay-aux-Roses.

Enfin, la gare Montparnasse, par l'omnibus reliant cette gare à Ménilmontant, les tramways de la Bastille, de l'Étoile et de Saint-Germain-des-Prés à Fontenay et à Clamart.

La gare Saint-Lazare, malgré son énorme fréquentation, n'a, comme têtes de ligne, que les omnibus allant à la place Saint-Michel et à Vaugirard. Cependant il faut y ajouter, comme la desservant à son passage, la ligne Trocadéro-Gare de l'Est, et, à peine à 100 mètres, le tramway de la rue Taitbout à la Muette.

C'est évidemment cette pénurie de moyens de transport qui a encouragé l'établissement des divers services spéciaux qui sont détaillés dans le tableau de la page 183, ci-dessus.

En définitive, et il faut le reconnaître, le voyageur arrivant à Paris ne manque pas de moyens de transport — surtout quand il sait s'en servir — pour se diriger sur le point qui lui convient.

OMNIBUS POUR VOYAGEURS AVEC BAGAGES.

Services disparus. — L'établissement du service des voitures affectées au transport des voyageurs munis de bagages est un peu moins ancien que celui des voyageurs sans bagages, dont les différentes situations viennent d'être données.

En 1866, la *Compagnie de l'Ouest* exploitait : 1° un service spécial de voitures de famille pour les voyageurs arrivant à la gare Montparnasse par la ligne de Bretagne.

Le tarif par course était : de 1 à 2 voyageurs, 2 francs; au-dessus de 2 voyageurs, 1 franc par place, avec transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages.

Au-dessus de 30 kilogrammes, 0 fr. 20 par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

2° Un service spécial de voitures destiné à aller prendre en ville les voyageurs désirant se rendre, avec leurs bagages, à l'une des deux gares (Saint-Lazare ou Montparnasse).

Le tarif, de 1 à 7 voyageurs, était de 5 francs, de 6 heures du matin à minuit, et de 6 francs, de minuit à 6 heures du matin.

La *Compagnie de l'Est* n'avait pas encore de services spéciaux pour conduire ou aller chercher les voyageurs avec bagages.

Le tarif des omnibus spéciaux mis par la *Compagnie du Nord* à la disposition des voyageurs à la descente de la gare était le suivant :

Omnibus à 7 places en location.	1 à 2 personnes...	2f	Omnibus à 12 places en location.	1 à 3 personnes..	3f
	3 à 4 personnes...	3		4 à 7 personnes..	5
	5 à 7 personnes...	5		8 à 12 personnes..	8

Au détail, 0 fr. 60 par voyageur; 0 fr. 30 par bagage; au-dessus de 30 kilogrammes 0 fr. 01 par kilogramme.

Un omnibus de famille commandé pour prendre des voyageurs (sans égard au nombre) et les conduire de leur domicile (en dedans des fortifications) à la gare, coûtait : à 1 cheval, 5 francs; à 2 chevaux, 8 francs.

La *Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée* avait plusieurs bureaux où les voyageurs trouvaient des omnibus desservant tous les trains, savoir : rue de Rambuteau, 6; rue Coq-Héron, 6; rue Bonaparte, 59, ou place Saint-Sulpice, 12; rue Neuve-des-Mathurins, 44; rue Rossini, 1; boulevard de Strasbourg, 5 et 7.

Le prix des places et du transport des bagages était fixé ainsi qu'il suit :

	De 6 heures du matin à minuit.	De minuit à 6 heures du matin.
Voyageurs ayant 10 kilogrammes de bagages.....	0f 30c	0f 50c
Voyageurs ayant de 11 à 30 kilogrammes de bagages.....	0 60	1 00
Bagages excédant 30 kilogrammes. Par kilogramme.	0 01	0 01

Pour les voitures de famille à 6 et à 8 places, on payait :

ZONES DESSERVIES.	DE 6 HEURES DU MATIN à minuit.		DE MINUIT à 6 HEURES DU MATIN.	
	De 1 à 3 voyageurs.	Au-dessus de 3 voyageurs : par place.	de 1 à 3 voyageurs.	Au-dessus de 3 voyageurs : par place.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Paris (anciennes limites).....	3 00	1 00	4 00	1 00
Montmartre, la Chapelle, la Villette, Belleville, Ménilmontant, Bercy, Ivry-Paris.....	4 00	1 00	5 00	1 00
Montrouge-Paris, les Ternes, Vaugirard, Grenelle, Neuilly-Paris, Auteuil, Passy, Batignolles.....	5 00	1 00	6 00	1 00

Les voyageurs transportés par ces voitures jouissaient, pour leurs bagages, de la franchise suivante : de 1 à 3 places, 60 kilogrammes; de 4 à 5 places, 100 kilogrammes; de 6 à 8 places, 160 kilogrammes.

Au-dessus de ces poids, il était perçu 0 fr. 01 par kilogramme.

La *Compagnie d'Orléans* exploitait deux services spéciaux : l'un, à itinéraire régulier entre la gare de la place Walhubert et ses bureaux de ville ; l'autre, composé de voitures de famille, prenant ou conduisant les voyageurs à domicile.

En ce qui concerne le premier de ces services, le prix des places a été indiqué au chapitre « Voyageurs sans bagages ». Il suffira de compléter ces renseignements par le tarif appliqué aux bagages.

	De 6 heures du matin à minuit.	De minuit à 6 heures du matin.
Pour 30 kilogrammes et au-dessous, quel que soit le nombre des colis.....	0f 25c	0f 50c
De 30 à 60 kilogrammes inclus.....	0 50	0 75
De 60 à 90 kilogrammes inclus.....	0 75	1 00
Au-dessus de 90 kilogrammes et par fraction indivisible de 30 kilogrammes.....	0 25	0 25

Le tarif des omnibus de famille pour prendre ou conduire les voyageurs à domicile était le suivant :

DÉSIGNATION DES VOITURES.	DANS LES ANCIENNES LIMITES DE L'OCTROI.		ENTRE LES ANCIENNES LIMITES DE L'OCTROI et la zone fortifiée.	
	De 6 heures du matin à minuit.	De minuit à 6 heures du matin.	De 6 heures du matin à minuit.	De minuit à 6 heures du matin.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.				
1° Omnibus à 7 places et à 1 cheval (par course) :				
Pour 1, 2 ou 3 voyageurs.....	4 00	5 00	5 00	6 00
Au-dessus de 3 voyageurs, en sus.....	0 50	0 50	0 50	0 50
2° Omnibus à 18 places et à 2 chevaux (par course) :				
Quel que soit le nombre des places occupées....	8 00	10 00	10 00	12 00
Bagages.				
Les voyageurs, quel que soit leur nombre, transportés par ces voitures, jouissaient, pour leurs bagages, de la franchise suivante :				
Pour une voiture à 1 cheval, 150 kilogrammes, — Pour une voiture à 2 chevaux, 300 kilogrammes.				
Au-dessus de ce poids, il était perçu par fraction indivisible de 50 kilogrammes.....	0 50	0,50	0 50	0 50

Situation, en 1892, des omnibus de chemins de fer transportant les voyageurs avec bagages. — Voici quels sont, à la fin de l'année 1892, les divers services d'omnibus affectés au transport des voyageurs avec bagages :

Compagnie du Nord ; 1° OMNIBUS SPÉCIAUX À LA DESCENTE DE LA GARE :

Omnibus à 6 places en location.	1 à 2 personnes...	3f	Omnibus à 12 places en location.	1 à 4 personnes..	4f
	3 à 4 personnes...	4		5 à 8 personnes..	8
	5 à 6 personnes...	6		9 à 12 personnes..	10

2° OMNIBUS DE FAMILLE commandés pour prendre ou conduire des voyageurs à domicile (sans égard au nombre [en dedans des fortifications]) :

Omnibus à 6 places, 6 francs ; omnibus à 12 places, 10 francs.

Les prix des omnibus pour aller en dehors des fortifications se font de gré à gré.

3° VOITURES SPÉCIALES À GALERIE POUR BAGAGES, ne marchant qu'à la course à destination d'un ou plusieurs domiciles :

Tarif à la descente de la gare (la course, bagages compris) :

De 6 heures du matin en été (1er avril-30 septembre) et 7 heures en hiver (1er octobre-31 mars), à minuit 30 : 2 fr. 50.

De minuit 30 minutes à 6 heures du matin et 7 heures en hiver : 3 francs.

Tout voyageur prenant une voiture a le droit de la faire arrêter pour déposer, en route, d'autres personnes, moyennant une surtaxe de 0 fr. 50 par arrêt intermédiaire.

4° VOITURES SPÉCIALES COMMANDÉES À L'AVANCE, soit à domicile, soit à l'arrivée des trains, la course, bagages compris : heures de jour, 3 francs ; heures de nuit, 4 francs.

Compagnie de l'Est. — Cette compagnie met à la disposition des voyageurs des omnibus de famille pour les prendre ou les conduire dans Paris moyennant le tarif suivant, proportionnel aux distances parcourues :

ZONES DESSERVIES.	DE 6 HEURES DU MATIN à minuit.		DE MINUIT à 6 HEURES DU MATIN.	
	De 1 à 3 voyageurs.	Au-dessus de 3 voyageurs par (place).	De 1 à 3 voyageurs.	Au-dessus de 3 voyageurs (par place).
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° Pour conduire de la gare à domicile :				
a) Paris (anciennes limites) y compris Montmartre, la Chapelle, la Villette et Belleville...	3 00	1 00	4 00	1 00
b) Batignolles, les Ternes, Ménilmontant et Charonne.....	4 00	1 00	5 00	1 00
c) Passy, Auteuil, Grenelle, Vaugirard, Montrouge, Ivry-Paris, Bercy.....	5 00	1 00	6 00	1 00
2° Omnibus retenus à l'avance et omnibus pour prendre à domicile, de 1 à 5 voyageurs : Zone *a*) : 5 francs. — Zone *b*) : 6 francs. — Zone *c*) : 7 francs.				

Les voyageurs transportés par ces voitures jouissent, pour leurs bagages, de la franchise suivante : de 1 à 3 places, 60 kilogrammes; de 4 à 10 places, 100 kilogrammes. Au-dessus de ces poids, 0 fr. 01 par kilogramme.

Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. — Les services exploités actuellement par cette compagnie diffèrent assez sensiblement de ceux de 1866.

Le prix de la course, de la gare à domicile, est fixé ainsi qu'il suit, bagages compris [1] :

ZONES.	OMNIBUS			
	4 PLACES occupées par		6 PLACES.	12 PLACES.
	1 ou 2 personnes.	3 ou 4 personnes.		
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re zone (1er au 13e arrondissement).....	3 00	4 00	5 00	10 00
2e zone (14e, 15e, 17e, 18e, 19e et 20e arrondissements).....	4 00	5 00	6 00	12 00
3e zone (Passy-Auteuil).....	5 00	6 00	8 00	15 00

Compagnie d'Orléans. — Les conditions d'exploitation et de prix pour le service fonctionnant entre la gare d'Orléans et le bureau central situé rue de Londres, 8, sont identiquement les mêmes qu'en 1866. On ne les rappellera donc pas ici.

---

[1] Aucun supplément n'est perçu pour les courses effectuées pendant la nuit.

Voici quels sont les différents prix d'une course dans les omnibus de famille, de la gare à domicile :

	De 6 heures du matin à minuit.	De minuit à 6 heures du matin.
1° Omnibus à 7 places au plus et à 1 cheval ou voiture spéciale à 4 places :		
Pour 1 ou 2 voyageurs	(a) 3f 00c	(a) 3f 00c
Pour 3 voyageurs	(a) 3 75	(a) 3 75
Pour 4 voyageurs	(a) 4 50	(a) 4 50
Au-dessus de 4 voyageurs, par voyageur en sus (par omnibus seulement)	0 50	0 50
2° Omnibus à 18 places et à 2 chevaux (quel que soit le nombre des places occupées)	(a) 8 00	(a) 10 00

Il est accordé aux voyageurs qui prennent ces voitures :

1° Pour un omnibus à 1 cheval, ou pour une voiture spéciale :

le transport gratuit de..... { 50 kilogrammes pour 1 voyageur ; 100 kilogrammes pour 2 voyageurs ; 150 kilogrammes pour 3 voyageurs et plus.

2° Pour un omnibus à 2 chevaux, le transport gratuit de 300 kilogrammes.

Au-dessus de ces poids, il est perçu 0 fr. 50 par fraction indivisible de 50 kilogrammes.

Compagnie de l'Ouest. — La Compagnie de l'Ouest a deux catégories de voitures pour le transport de ses voyageurs : les omnibus de famille et les voitures de remise qui, comme leur nom l'indique, ne sont que des fiacres, de couleur jaune, avec le mot « Ouest » peint sur les portières.

Voici les conditions dans lesquelles ces voitures se louent.

1° OMNIBUS DE FAMILLE. — Service spécial aux gares Saint-Lazare et Montparnasse destiné à conduire à domicile les familles arrivant par les lignes de Normandie et de Bretagne :

	De 6 heures du matin à minuit.	De minuit à 6 heures du matin.
Pour une voiture entière retenue ou non à l'avance :		
Petit omnibus de 4 à 6 places	5f 00c	6f 00c
Grand omnibus de 18 à 22 places	12 00	15 00
Courses extra-muros	(de gré à gré.)	

Au-dessus de 30 kilogrammes par voyageur, les excédents de poids sont taxés à raison de 0 fr. 20 par fraction indivisible de 10 kilogrammes jusqu'à un maximum de 200 kilogrammes de bagages par famille et par petit omnibus.

2° VOITURES DE REMISE À 4 PLACES ET À GALERIE POUR BAGAGES. — Ces voitures sont à la disposition des voyageurs à l'arrivée des trains à la gare Saint-Lazare [1] :

	La course.	L'heure.
Tarif maximum pour les voitures retenues à l'avance :		
1° Dans l'intérieur de Paris :		
De 6 heures du matin (en été), de 7 heures du matin (en hiver), à minuit 30 minutes	2f 00c	2f 50c

(a) Pour les courses entre les anciennes limites de l'octroi et l'enceinte fortifiée, ces prix sont augmentés de 1 franc pour les omnibus à 7 places et à 1 cheval, et de 2 francs pour les omnibus à 18 places et à 2 chevaux.

[1] Pour l'arrivée des trains à la gare Montparnasse, ces voitures doivent être commandées à l'avance.

	La course.	L'heure.
De minuit 30 minutes à 6 du matin (en été) et à 7 heures du matin (en hiver).....	2f 50c	2f 75c
2° Au delà des fortifications (bois de Boulogne, bois de Vincennes et communes contiguës à Paris :		
De 6 heures du matin à minuit en été (1er avril au 30 septembre), et de 6 heures du matin à 10 heures du soir en hiver (1er octobre au 31 mars) :		
Lorsque le voyageur rentre dans Paris avec la voiture.....	»	2 75
Lorsque le voyageur laisse la voiture au delà des fortifications. Indemnité de retour.....	»	1 00
Bagages : 1 colis, 0 fr. 25; 2 colis, 0 fr. 50; 3 colis et plus, 0 fr. 75.		
Tarif maximum dans l'intérieur de Paris pour les voitures retenues à l'avance :		
De domicile à domicile ou à toute gare à Paris [1] :		
De 6 heures du matin (en été), et de 7 heures du matin (en hiver) à minuit 30 minutes.....	3 50	»
De minuit 30 minutes à 6 heures du matin (en été) et à 7 heures du matin (en hiver).....	4 50	»
Bagages : 1 colis, 0 fr. 25; 2 colis, 0 fr. 50; 3 colis et plus, 0 fr. 75.		

Résultats de l'exploitation des omnibus de chemins de fer (*Voyageurs et recettes*). — Les résultats obtenus par les différents services d'omnibus de chemins de fer sont consignés dans le tableau spécial (n° 51), qui donne, pour chacune des années 1875 à 1890 inclusivement, le nombre et la recette correspondante des voyageurs transportés par ces voitures.

En voici un résumé :

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES.				ANNÉES				
				1875.	1885.	1888.	1889.	1890.
1° Nombre de voyageurs transportés								
Nord..	Voyageurs avec ou sans bagages (omnibus de famille).....			159,227	177,811	137,645	162,583	132,152
Est ...	Voyageurs avec bagages (omnibus de fam.).			215,382	267,799	76,844	94,472	77,932
	Voyageurs sans bagages.	Bastille-Capucines (omnibus)				106,736	111,855	107,519
		Bastille-Bourse (omnibus)..				95,779	103,629	104,472
Ouest..	Voyageurs avec bagages.	Saint-Lazare.	Omnibus de famille	»	22,175	84,305	124,369	107,628
			Coupés.....			»	105,863	113,705
		Montparnasse (omn. de fam.).			76,247	20,593	21,821	16,348

[1] Exceptionnellement, le prix de la course est fixé uniformément (jour et nuit) à 4 fr. 50 pour les voitures retenues à l'avance et partant, soit du domicile du voyageur, soit des gares Saint-Lazare ou Montparnasse, à destination des gares de Paris-Orléans et de Paris-Lyon.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES.			ANNÉES				
			1875.	1885.	1888.	1889.	1890.
***1° Nombre de voyageurs transportés.* (Suite.)**							
Ouest.. (Suite.)	Voyageurs sans bagages.	Saint-Lazare-Pl. de la République (1).....	(2) »	»	670,483	1,096,138	1,066,160
		Saint-Lazare-Bourse du Commerce (1).....			»	»	492,404
Orléans.	Voyageurs avec ou sans bagages.	Pl. Walhubert (omn. de fam.).	202,425	196,367	76,148	116,910	87,788
		Pl. Walhubert-Rue de Londres (omn.).....			20,715	20,715	19,293
		Pl. Denfert-Rochereau-Bourse			87,290	93,522	95,640
		Pl. Denfert-Rochereau-Chaussée d'Antin.....			93,286	113,173	93,831
P.-L.-M.	Voyageurs avec bagages (omn. de fam.)...		408,613	145,441	115,941	170,520	142,143
	Totaux.....		985,647	819,838	1,595,917	2,335,070	2,657,014
2° Recettes brutes de l'exploitation (en francs).							
Nord...	Voyageurs avec ou sans bagages (omnibus de famille).....		151,688	164,562	133,499	163,926	120,139
Est	Voyageurs avec bagages (omn. de fam.)...		58,537	54,451	90,987	111,567	93,024
	Voyageurs sans bagages.	Bastille-Capucines (omn.) ..			28,358	29,592	26,487
		Bastille-Bourse (omn.).....			25,362	27,237	27,434
Ouest..	Voyageurs avec bagages.	Saint-Lazare. Omnibus de famille	(2) »	95,310	30,526	105,382	155,461	134,536
		Saint-Lazare. Coupés.....				»	132,329	142,129
		Montparnasse (omn. de fam.).				30,193	31,471	28,562
	Voyageurs sans bagages.	Saint-Lazare-Pl. de la République (1).....				167,621	274,034	266,540
		Saint-Lazare-Bourse du Commerce (1).....				»	»	73,861
Orléans.	Voyageurs avec ou sans bagages.	Pl. Walhubert (omn. de fam.).	60,815	59,091		125,708	185,310	131,038
		Pl. Walhubert-Rue de Londres (omn.).....				7,287	7,185	6,513
		Pl. Denfert-Rochereau-Bourse				29,458	28,262	28,902
		Pl. Denfert-Rochereau-Chaussée d'Antin.....				27,986	34,058	28,149
P.-L.-M.	Voyageurs avec bagages (omn. de fam.)..		248,841	188,661	174,624	263,704	214,479
	Totaux.....		519,881	592,602	946,465	1,444,064	1,323,793

(1) Lignes exploitées par la Compagnie des Messageries Nationales.

(2) Le service des voitures pour voyageurs avec bagages n'a commencé à fonctionner qu'à partir de 1883.

CHAPITRE III.

VOITURES AFFECTÉES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES, DENRÉES ET AUTRES MATIÈRES.

Les voitures servant au transport des marchandises dans Paris ont une existence beaucoup plus ancienne que celle des voitures affectées spécialement au transport des personnes.

Le droit de « chauciés » exigible pour les voitures de toute sorte entrant dans Paris existait bien avant 1298, comme on l'a vu précédemment [1]. On a donc là une preuve convaincante d'un certain mouvement de circulation pendant le XIIIe siècle et, évidemment, pendant les siècles antérieurs.

Sous le règne de Charles V, le nombre des charrettes était déjà très grand; mais, pour ne pas tomber dans des redites, il convient de renvoyer le lecteur aux anecdotes qui ont été fournies sur ces voitures [1].

Les renseignements statistiques que l'on possède sur les voitures servant au transport des choses ne remontent pas au delà de notre siècle.

Dulaure (*Histoire de Paris*, t. IX, p. 479) mentionne, à la date du 31 décembre 1813, 7,010 voitures se répartissant ainsi qu'il suit :

Charrettes et haquets, 6,012; voitures à tonneaux traînées par un cheval, 481; voitures à tonneaux traînées à bras, 517.

Le relevé fait par l'Administration municipale sous le titre : *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine*, fournit les renseignements suivants sur ces voitures, à la date du 1er janvier 1819 :

Charrettes et haquets, 9,080; voitures à tonneaux traînées par un cheval, 495; voitures à tonneaux traînées à bras, 849; soit ensemble, 10,424.

D'après une statistique dressée en 1852 [2], on comptait 15,910 voitures de toute nature circulant habituellement dans Paris, dont 6,021 existant dans Paris même, et 9,889 dans la banlieue. En voici le détail par catégorie de voitures.

ESPÈCE DES VOITURES.	VOITURES EXISTANT		
	dans PARIS.	dans LA BANLIEUE.	ENSEMBLE.
Voitures de charge	5,021	5,509	10,530
Voitures d'approvisionnement venant aux halles	»	3,090	3,090
Voitures servant à l'enlèvement des boues et immondices	»	390	390
Tonneaux de porteurs d'eau, à cheval	200	»	200
Tonneaux de porteurs d'eau, à bras	800	»	800
TOTAUX	6,021	9,889	15,910

Aux termes de la loi du 3 juillet 1877, relative aux réquisitions militaires (titre VIII) et du décret réglementaire du 2 août suivant, sur l'application de cette loi, les com-

[1] Voir page 8.

[2] *Les consommations de Paris*, p. 70.

munes sont tenues d'opérer tous les trois ans le recensement des voitures dont le genre et la destination les rendent sujettes à réquisition en cas de mobilisation.

Les résultats des divers recensements opérés depuis l'application de cette loi sont indiqués dans le tableau suivant, d'après les données de l'*Annuaire statistique de la ville de Paris* pour les années correspondantes.

Le nombre des voitures déclarées dans les 20 arrondissements de Paris est passé de 13,372, en 1878 (recensement de début), à 11,669 en 1890, soit une différence en moins pour cette dernière année, de 1,703 voitures.

Réquisitions des voitures à 2 et 4 chevaux existant dans Paris, de 1878 à 1890.

ANNÉES DES RECENSEMENTS.	NOMBRE de PROPRIÉTAIRES.	VOITURES À 2 ROUES		VOITURES À 4 ROUES		TOTAL DES VOITURES attelées.
		à 1 cheval.	à 2 chevaux.	à 1 cheval.	à 2 chevaux.	
1878 (1er recensement).	6,073	—	—	—	—	13,372
1880 (2e —).	—	—	—	—	—	—
1884 (3e —).	—	4,703	1,128	5,717	1,825	13,373
1887 (4e —).	4,655	4,149	798	5,412	1,864	12,223
1890 (5e —).	4,763	3,679	543	5.569	1,878	11,669

La répartition des 11,669 voitures, spécialement affectées au transport des marchandises et déclarées en 1890, est donnée ci-dessous pour chacun des 20 arrondissements de la capitale. On y a ajouté le nombre de celles qui existaient à la même date dans les arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux, soit, au total, 24,229 voitures pour le département de la Seine.

La moyenne revenant à chaque propriétaire de Paris est de 2 voitures 45.

Nombre des voitures servant au transport des marchandises, recensées en 1890, par arrondissement.

ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE de PROPRIÉTAIRES.	VOITURES À 2 ROUES		VOITURES À 4 ROUES		TOTAL DES VOITURES attelées.
		à 1 cheval.	à 2 chevaux.	à 1 cheval.	à 2 chevaux	
Ier	39	17	19	57	123	216
IIe	47	7	»	60	9	76
IIIe	155	23	13	175	37	248
IVe	138	9	»	222	30	261
Ve	226	147	9	262	27	445
VIe	130	24	»	170	10	204
VIIe	170	106	2	226	108	442
VIIIe	55	64	2	62	13	141
IXe	49	48	»	78	16	142
Xe	153	107	8	415	94	624
XIe	502	166	10	692	84	952
XIIe	550	558	17	784	381	1,690
XIIIe	333	277	25	342	277	921
XIVe	84	31	10	123	4	238
XVe	787	695	160	250	72	1,185
XVIe	126	232	29	113	7	391

ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE de propriétaires.	VOITURES à 2 roues		VOITURES à 4 roues		TOTAL des voitures attelées.
		à 1 cheval.	à 2 chevaux.	à 1 cheval.	à 2 chevaux.	
XVIIe	249	151	1	234	28	414
XVIIIe	78	185	81	345	179	790
XIXe	423	541	86	586	308	1,518
XXe	509	291	63	411	36	801
Totaux pour Paris...	4,763.	3,670	543	5,569	1,878	11,669
Arrond^t^ de St-Denis...	3,643	3,622	531	1,610	589	6,352
Arrond^t^ de Sceaux ...	4,171	3,993	555	1,394	266	6,208
Totaux pour le département de la Seine.	12,577	11,294	1,629	8,573	2,733	24,229

Nota. — Les chiffres gras indiquent le maximum dans chaque catégorie.

Les voitures de charge n'étant pas les seules qui circulent sur la voie publique, il conviendra d'ajouter au nombre total de 11,669 voitures ayant leur attache dans Paris même, les nombres suivants, sans préjudice de celui des voitures appartenant aux arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux, qui circulent de ces arrondissements dans Paris et *vice versa* :

1° Voitures d'approvisionnement venant des environs de Paris aux halles et marchés..... 1,011
2° Voitures servant à l'enlèvement des boues et immondices..... 540
3° Voitures affectées au service de la voie publique :
Tonneaux d'arrosement..... **292**
Balayeuses..... 267 } 890
Autres voitures..... 331

4° Voitures servant au transport des vidanges.

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.		NOMS DES ENTREPRENEURS.			ENSEMBLE.
		EAU.	LESAGE.	COMPAGNIE nouvelle.	
Matériel de nuit.	Pompes à vapeur montées sur chariot.....	»	19	»	19
	Tonnes en fer à 4 roues.....	11	217	»	228
	Voitures pour rachèvement..	9	37	»	46
	Voitures pour outillage.....	2	26	»	28
Matériel de jour.	Voitures pour le transport des tinettes en fer.....	»	53	10	63
	Camions pour le transport des tonneaux mobiles.....	»	43	»	43
	Totaux.....	22	395	10	427

C'est donc, pour Paris proprement dit, un effectif total de 15,437 voitures de toute espèce.

CHAPITRE IV.

CHEVAUX ET AUTRES ANIMAUX SERVANT AU TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.

Après avoir accordé une assez longue description aux voitures, on ne saurait mettre en oubli le facteur indispensable de la circulation : le cheval.

Paris, depuis les temps les plus reculés, a eu des chevaux et autres animaux de trait; mais les renseignements sur le nombre de ces animaux font défaut pour les périodes précédant le XVIIIe siècle.

Le seul renseignement un peu ancien qui ait été relevé, parmi les nombreuses recherches faites pour l'établissement de ce travail, date de 1752 : c'est encore Germain Brice qui le fournit dans sa *Description nouvelle de la ville de Paris*.

Cet auteur comptait à cette époque « près de 120,000 chevaux pour toutes sortes de voitures, dont il en périt 10,000 par année ».

Il y a, certes, dans ce chiffre, une exagération aussi grande que dans celui donné par le même auteur pour le nombre des carrosses, et l'on est obligé de ne lui attribuer qu'une valeur beaucoup moindre pour cette époque où Paris ne comptait pas encore un million d'habitants.

Au 1er janvier 1819, d'après les *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine* (t. III, tabl. n° 89), le nombre des chevaux nourris dans la capitale ne s'élevait qu'à 16,382, y compris 3,500 chevaux des corps militaires qui y faisaient habituellement le service. La différence, soit 12,882 chevaux, fait-on remarquer dans cette publication officielle, se trouvait parfaitement en harmonie avec le nombre des maréchaux ferrants établis dans la ville, puisque l'on calculait alors qu'un ferrage moyen annuel de 200 chevaux était nécessaire pour assurer la prospérité de l'un de ces établissements.

Le *Paris* (*Guides-Cicerone*), édition de 1854, « attribuant presque au prodige le progrès accompli depuis 1819 », élevait à plus de 100,000 le nombre des chevaux à Paris, en admettant toutefois qu'un grand nombre de ces bêtes étaient remisées et nourries en dehors des murs d'enceinte.

Pendant l'année 1851, les quantités de fourrages introduites dans Paris furent les suivantes : 6,872,000 bottes de foin; 10,690,000 bottes de paille; 880,500 hectolitres d'avoine; 57,000 hectolitres d'orge. Les taxes perçues au profit de la ville s'élevèrent à 1,371,000 francs.

La loi du 3 juillet 1877 et le décret réglementaire du 2 août de la même année, qui ont été mentionnés au chapitre « Voitures servant au transport des marchandises [1] », imposent aussi aux communes l'obligation de recenser chaque année le

---

[1] Voir ci-dessus, p. 192.

nombre des chevaux, juments, mulets et mules susceptibles d'être requis, en cas de mobilisation, pour le service de l'armée.

Ces recensements, pour lesquels un délai d'un mois est accordé aux propriétaires, sont réglés suivant des instructions fournies par le Ministère de la guerre. Ils ont pour objet de déterminer l'âge des chevaux et mulets, leur aptitude au service de l'armée et leur classement, d'après la taille ou la conformation, dans les différentes armes, savoir :

1° Cavalerie de réserve (cuirassiers)	de 1m54 et au-dessus.
2° Cavalerie de ligne (dragons)	1 50 à 1m54
3° Cavalerie légère (chasseurs et hussards)	1 47 1 50
4° Chevaux de troupe (artillerie), selle	1 48 1 54
5° Chevaux de troupe (artillerie), traiu léger	1 48 1 54
6° Chevaux de troupe (train), gros train	1 48 et au-dessu.
7° Mulets	1 44 —

Les résultats des recensements faits depuis 1878 sont indiqués ci-après.

ANNÉES.	NOMBRE de PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES ANIMAUX RECENSÉS.				
		CHEVAUX.	JUMENTS.	MULETS.	MULES.	ENSEMBLE.
1878	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
1879	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
1880	8,759	43,209	20,922	15	12	64,247
1881	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
1882	11,336	45,779	24,517	12	12	70,320
1883	—	46,481	24,568	12	7	71,068
1884	—	47,091	24,559	20	6	71,676
1885	11,040	46,099	25,020	5	4	71,128
1886	10,825	45,842	25,803	6	2	71,653
1887	10,487	48,521	27,056	6	.	75,583
1888	10,652	49,429	28,327	6	.	77,762
1889	10,761	(..... 81,875 .....)		(..... 9 .....)		81,884
1890	7,787	(..... 78,845 .....)		(..... 6 .....)		78,851

(a) Ces renseignements n'ont pas été publiés dans les Annuaires de la ville de Paris.

La répartition, par arrondissement, des 78,851 animaux déclarés en 1890 est donnée dans le tableau suivant :

ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE de PROPRIÉTAIRES.	NOMBRE D'ANIMAUX RECENSÉS.		
		CHEVAUX et JUMENTS.	MULETS et MULES.	TOTAL.
Ier	125	(a) 26,070	»	(a) 26,070
IIe	78	180	»	180
IIIe	176	511	»	511
IVe	238	817	»	817
V^e^	181	790	»	790
VIe	183	634	»	634
VIIe	348	1,689	»	1,689
VIIIe	1,159	5,036	»	5,036
IXe	218	1,114	»	1,114
X^e^	184	2,364	»	2,364
XIe	649	3,132	»	3,132
XIIe	570	3,589	»	3,589
XIIIe	459	2,756	»	2,756
XIVe	369	2,759	3	2,762
XVe	491	5,784	1	5,785
XVIe	443	2,438	»	2,438
XVIIe	688	5,592	»	5,592
XVIIIe	846	6,017	»	6,017
XIXe	509	6,053	»	6,053
XXe	373	1,520	2	1,520
TOTAUX pour Paris	7,787	78,815	6	78,851
Arrondissement de Saint-Denis	4,021	15,808	»	15,808
Arrondissement de Sceaux	3,693	10,941	»	10,941
TOTAUX GÉNÉRAUX	15,501	105,591	6	105,600

(a) Ce nombre considérable de chevaux n'existe pas en réalité dans le 1er arrondissement ; il provient de ce que les principales compagnies de transport (Compagnie générale des Omnibus, Compagnie générale des voitures à Paris, etc.) ont leur siège social dans cet arrondissement.

Les fourrages entrés dans Paris pendant l'année 1890 se décomposent de la manière suivante, quant aux quantités soumises aux droits, et aux droits perçus par la ville de Paris :

Foin, par 100 bottes de 5 kilogr.	20,949,211 bottes,	ayant produit :	(a) 1,256,953 fr.
Paille —	38,474,477 —	—	(a) 923,700
Avoine, par 100 kilogr.	173,651,936 kilogr.,	—	(a) 2,604,893
Orge —	5,717,461 —	—	(a) 109,793
TOTAL			(a) 4,895,339 fr.

(a) Produits en principal et décime.

CHAPITRE V.

PERSONNEL ATTACHÉ À LA CONDUITE DES MOYENS DE TRANSPORT PARISIENS.

(COCHERS, RECEVEURS, CAPITAINES, MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS [1].)

Le personnel chargé de la conduite des voitures de tout genre et des bateaux à voyageurs sur la Seine ne peut être évalué qu'approximativement. On peut admettre cependant qu'étant donné le nombre de 45,085 voitures et de 103 bateaux existant à Paris au 31 décembre 1890 [2], celui des personnes chargées de leur direction doit être sensiblement le même [3], c'est-à-dire environ 2 p. 100 de la population parisienne.

Cette importante corporation comprend plusieurs catégories :

1° Les cochers de voitures bourgeoises ;

2° Les conducteurs de voitures affectées spécialement au transport des marchandises ;

3° Les cochers et receveurs d'omnibus et de tramways ;

4° Les cochers des voitures de place et de remise ;

5° Les capitaines, mécaniciens, chauffeurs et receveurs chargés de la direction et de la manœuvre des bateaux à voyageurs.

Les cochers des deux premières catégories ne sont astreints qu'aux mesures générales édictées par la Préfecture de police sur la circulation dans les rues de la capitale, et peuvent être éliminés nettement de cet historique comme ne présentant rien d'intéressant, soit au point de vue historiqne, soit au point de vue pittoresque.

Origine du mot « cocher ». — Le mot « cocher » a une origine qui s'explique d'elle-même. Cette origine vient, on le sait, des voitures qui existaient sous les règnes de Louis XIV et Louis XV et qu'on appelait « coches ». Le nom est resté ce qu'il était tout en ne se trouvant plus approprié à la même espèce de voitures. Il en est ainsi de beaucoup de choses [4].

---

[1] Il ne sera pas question, dans cet article, du personnel chargé de la conduite des trains de chemins de fer (Ceinture et grandes compagnies), qui forme une catégorie toute spéciale et dont le service ne se rattache pas directement à la voie publique.

[2] Voir la situation détaillée de la page 209 ci-après.

[3] Il est certain qu'il doit exister plus de voitures que de cochers par la raison qu'un grand nombre de propriétaires possèdent plusieurs voitures bourgeoises et n'ont qu'un cocher ; de même que les compagnies de petites voitures ne mettent en circulation sur la voie publique que la moitié environ de leur effectif. Mais, si l'on tient compte que tous les omnibus et les tramways ont, en dehors du cocher, un receveur (appelé conducteur, bien qu'il ne conduise rien), on voit qu'il y a là une juste compensation qui fait que l'on peut admettre le nombre fixé ci-dessus.

[4] Le nom de *postillon* s'employait autrefois pour désigner le conducteur des voitures à destination éloignée (carrosses, diligences, malles-poste, fourgons, etc.).

Les premiers cochers qui conduisirent les voitures de place à Paris furent appelés *fiacres*, comme ces voitures. On les désignait ainsi à cause du Saint-Fiacre qui servait d'enseigne à l'établissement de Sauvage, le premier loueur de voitures à volonté [1].

Effectif des cochers. — L'effectif des cochers, qui a dû suivre naturellement celui des voitures aux diverses époques du passé, n'est pas indiqué dans les anciens ouvrages. Pour s'en rendre à peu près compte, il est nécessaire de consulter dans les chapitres précédents les effectifs déjà fournis pour les voitures de toute espèce.

A partir de 1871 on trouve, dans les différents Annuaires publiés par la Préfecture de la Seine, les effectifs suivants :

ANNÉES.	NOMBRE DE COCHERS INSCRITS		ANNÉES.	NOMBRE DE COCHERS INSCRITS	
	au 31 décembre.	pendant l'année.		au 31 décembre.	pendant l'année.
1871	32,653	»	1882	59,818	3,219
1872	34,431	1,778	1883	63,171	3,354
1873	36,175	1,744	1884	65,990	2,818
1874	37,953	1,778	1885	68,711	2,722
1875	40,087	2,134	1886	71,688	2,977
1876	42,342	2,255	1887	74,403	2,715
1877	44,761	2,419	1888	74,403	3,541
1878 (Exposition)	48,310	3,549	1889 (Exposition)	78,865	2,300
1879	50,629	2,319	1890	79,435	2,592
1880	53,363	2,734	1891	—	(a) 2,731
1881	56,413	3,050			

(a) Dont 1,242 admis pour les voitures de place et 514 pour les voitures de remise, soit 1,756.

Physionomie du cocher de Paris. — Le « cocher de fiacre » a été chanté, peint et dépeint de toutes les manières et sous tous les régimes.

On le représente généralement sous la forme d'un homme plein d'embonpoint à la figure renfrognée et rougeaude, avec une teinte de rouge vif s'accentuant principalement vers le nez, et attendant le « client » pour lui faire l'honneur de sa voiture bien plus que pour avoir celui d'être « loué ».

Il est évident que certains automédons justifient cette description quelque peu fantaisiste, mais le nombre en est restreint, et la presque totalité de nos cochers actuels se compose plutôt d'hommes jeunes et vigoureux, parmi lesquels un grand nombre proviennent de l'Auvergne et des pays environnants.

Leur dénombrement serait assurément fort intéressant et, sans le connaître, on peut avancer qu'il comprend des individus de toutes les professions, dont beaucoup ont joui de situations distinguées, mais que des revers ont forcés à recourir au « fouet ».

Le recrutement général des cochers de Paris comprend, pour une bonne part, d'anciens militaires ayant servi dans l'arme de la cavalerie, et qui, en prenant la profession de cocher, trouvent l'occasion de faire encore connaissance avec le cheval.

---

[1] L'établissement dont il s'agit était situé rue Saint-Martin, vis-à-vis celle de Montmorency (voir p. 18, *Voitures de louage.*)

Insolence et probité des cochers. — De même que, « dans tout troupeau il y a une brebis galeuse », dit le proverbe bien connu, de même, dans la nombreuse corporation des cochers, il y a toujours eu, — et il y aura toujours — des sujets ignorant complètement la civilité et le respect dû à ceux qui, en définitive, contribuent à assurer leur existence.

On a relaté, dans le chapitre « Voitures de louage » (pages 17 et suiv.), les mesures prises à différentes époques par la police en vue d'épargner aux voyageurs les impertinences, voire même les grossièretés de certains cochers.

Le fait est déplorable pour ceux à qui incombent ces injonctions de l'Administration; mais il n'en est pas moins vrai que ces sortes de cas se présentent rarement. On se trouve donc ainsi amené à considérer cette intéressante catégorie de serviteurs comme représentant des hommes honnêtes et d'une probité souvent remarquable.

Les exemples de probité de la part des cochers foisonnent, et la Préfecture de police le sait si bien que, chaque année, elle accorde des récompenses à ceux qui lui ont confié des objets ou des valeurs oubliés dans leurs voitures par les voyageurs.

De plus, des placards, affichés sur les kiosques des corps de place, font connaître au public les noms de ces cochers méritants et la nature de la récompense que leur a valu leur honnêteté.

A l'appui de ces assertions, voici quel a été, pendant ces dernières années, le nombre des objets trouvés dans les voitures publiques et déposés ensuite à la Préfecture de police.

ANNÉES.	NOMBRE D'OBJETS TROUVÉS dans les voitures publiques, déposés à la Préfecture de police.	rendus aux réclamants.	réclamés par lettre.	ANNÉES.	NOMBRE D'OBJETS TROUVÉS dans les voitures publiques, déposés à la Préfecture de police.	rendus aux réclamants.	réclamés par lettre.
1882.....	27,152	10,427	5,420	1887.....	26,531	11,800	5,503
1883.....	26,155	9,800	5,764	1888.....	24,667	10,500	6,635
1884.....	24,746	10,450	5,205	1889 (Exposition)..	36,024	14,560	9,862
1885.....	23,758	11,500	5,079	1890.....	26,673	12,900	7,715
1886.....	25,657	11,300	6,251	1891.....	(a) 26,662	—	8,685

(a) Parmi les objets trouvés figurent, notamment : 11,450 francs en billets de banque; 38,000 francs en actions au porteur; 30,000 francs en bijoux et 21,500 francs en valeurs diverses.

Règlements de police concernant les cochers et les receveurs. — 1° *Voitures de louage.* — Les ordonnances édictées par la police sur la réglementation des cochers des voitures de place sont fort nombreuses, si l'on se reporte à l'origine de ces voitures.

On fera remarquer en passant que les plus intéressantes ont déjà été reproduites au cours de ce travail, tantôt dans leur entier, tantôt par fraction, suivant l'intérêt que présentaient ces ordonnances, et il serait fastidieux d'y revenir encore à cet endroit.

Actuellement, les cochers des voitures de place et de remise sont soumis aux ordonnances de police suivantes :

1° Ordonnance du 26 mai 1866, concernant spécialement les voitures de place (non munies du *tarif horo-kilométrique*), en ce qui touche les conditions à remplir pour l'obtention de leur permis de conduire et les règles qu'ils ont à observer à l'égard de l'Administration, des loueurs et des voyageurs; enfin, pour la conduite de leurs voitures dans Paris.

2° Ordonnance du 23 août 1888, concernant les cochers des voitures de place et de remise.

Cette ordonnance vise spécialement les conditions à remplir par les cochers pour recevoir de l'Administration le permis de conduire. Les autres règles, imposées par l'ordonnance de police du 26 mai 1866, restent en vigueur.

3° Arrêté préfectoral du 7 juin 1890, réglementant les voitures de place et de remise marchant au *tarif horo-kilométrique*.

En raison de son actualité et de son peu d'étendue, l'arrêté préfectoral du 7 juin 1890 a été reproduit *in extenso* dans l'historique des voitures de louage (ci-dessus, p. 58).

En ce qui concerne les deux autres ordonnances précitées, et malgré l'intérêt qu'elles présentent, on n'a pas cru devoir les reproduire à cette place à cause de leur trop grand développement. On en trouvera le texte au chapitre VII (ci-après, p. 232 et suiv.).

2° *Voitures pour le transport en commun.* — Par la raison même de leur isolement par rapport aux voyageurs, la police n'a jamais édicté d'ordonnances spéciales pour régler les différends entre cochers et voyageurs.

Néanmoins, les cochers des voitures servant au transport en commun des voyageurs sont, comme les cochers des voitures de place et de remise, soumis à certains règlements de police, qu'ils ne doivent jamais méconnaître.

Les cochers des premiers « carrosses à cinq sols marqués » qui circulaient en 1662, et auxquels un chapitre spécial a été consacré (p. 68-79), devaient être, comme leurs successeurs, astreints à certaines mesures de police, mais il n'a pas été possible de trouver trace du document qui les contient. Il est bon de rappeler cependant l'ordonnance prise à la date du 15 avril 1662 par le lieutenant-civil en vue de réprimer les attaques contre les carrosses publics et contre leurs cochers et « lacquais », et qui fait partie du chapitre qui vient d'être mentionné (p. 74).

L'ordonnance préfectorale du mois de janvier 1828, qui autorisa la mise en service des omnibus de la seconde période, dit simplement : « Le cocher sera placé à l'extérieur sur un siège disposé de manière à ne pouvoir servir qu'à lui seul ». Les autres instructions visent les conditions à remplir par les compagnies pour la construction de leurs voitures-omnibus; enfin, des instructions spéciales aux conducteurs. (Voir précédemment, p. 81-82.)

L'ordonnance de police en vigueur actuellement pour les omnibus de Paris est celle du 1er juillet 1855, qui fut prise en considérant que, par suite de la fusion en une seule compagnie de toutes les entreprises faisant dans Paris le service du transport en commun, plusieurs des dispositions prescrites par les ordonnances de police des 15 septembre 1838, 5 janvier et 12 août 1846 ne pouvaient plus recevoir leur exécution, et que plusieurs autres de ces dispositions étaient tombées en désuétude.

On trouvera de même, au Chapitre VII (ci-après p. 232 et suiv.), la nomenclature complète des articles concernant à la fois les receveurs et les cochers qui composent le personnel ambulant de la Compagnie générale des Omnibus.

Les cochers et les conducteurs des tramways de cette dernière compagnie, de même que ceux des autres compagnies de tramways, sont régis par l'ordonnance du 1er juillet 1855, qui rappelle en même temps les principales dispositions de l'ordon

nance du 10 mai 1852, concernant les voitures faisant le transport en commun des voyageurs dans les communes du ressort de la Préfecture de police, et du règlement d'administration publique du 10 août 1852, rendu en exécution de la loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage et des messageries. Au reste le lecteur, en se reportant aux indications qui viennent d'être données précédemment, trouvera aussi une reproduction de l'ordonnance règlementant les lignes de tramways.

Les passeurs d'eau et bachoteurs, dont l'industrie a pris fin au commencement de ce siècle, étaient comme leurs successeurs, les employés des bateaux à vapeur, règlementés par la police, quant aux conditions qui leur étaient imposées sous le rapport de l'âge et des aptitudes que l'Administration de l'époque exigeait d'eux.

Le chapitre «Bateaux à voyageurs» renferme de nombreux détails à ce sujet. (voir p. 111 et suiv.).

Quant aux employés (capitaines, receveurs, mécaniciens, chauffeurs et mariniers) des bateaux à voyageurs, qui forment une catégorie toute distincte, ils sont régis :

1° Par l'ordonnance de police du 12 mai 1882, concernant le service du transport en commun des voyageurs sur les bateaux à vapeur dans le ressort de la Préfecture de police;

2° Par l'arrêté réglementaire du 8 octobre 1886, relatif à la délivrance des commissions de capitaines et de mécaniciens pour la conduite des bateaux à vapeur dans le ressort de la Préfecture de police.

Ces deux documents sont insérés au chapitre VII (ci-après p. 259 et suiv.).

Costumes successifs du personnel chargé du transport des voyageurs dans Paris. — 1° *Cochers des voitures de place.* — Antérieurement à 1821, les cochers des voitures de louage portaient le costume qui leur plaisait, et c'est là certainement une des raisons pour lesquelles la critique se faisait sentir aussi rigoureusement à leur égard.

Depuis 1821, cette catégorie de cochers est tenue de porter un uniforme dont la forme et la couleur sont désignées par la Préfecture de police.

Dès le début, la coiffure consistait en un chapeau haut de forme; l'habillement était à peu près ce qu'il est aujourd'hui, c'est-à-dire une grande tunique à larges boutons dorés, avec un manteau à plusieurs collets (carrik) pour la saison froide.

Aujourd'hui, les cochers ont l'uniforme suivant :

Compagnie générale des voitures à Paris : Chapeau haut de forme, noir, ciré, tunique noire à une rangée de boutons dorés, gilet rouge et pantalon noisette; enfin, pour l'hiver un pardessus droit en drap à double rangée de boutons avec collet de laine frisée;

Compagnie l'Urbaine : Chapeau haut de forme en toile blanche cirée, avec une cocarde placée sur le côté gauche et portant l'écusson de la compagnie; tunique-pardessus en drap blanc-gris-jaunâtre à boutons dorés, gilet rouge et pantalon noisette; pour l'hiver, une capote ou carrik en drap blanc.

Une autre compagnie, la *Coopérative*, a également des cochers à uniforme blanc.

Les cochers *Camille et Cie* ont le chapeau noir à galon jaune, l'uniforme de couleur foncée; ceux de l'*Abeille* ont le chapeau noir avec une abeille sur le côté.

Les autres cochers ont le chapeau en toile cirée noire : quelques-uns, et le nombre en est petit, ont la tunique bleue et le pantalon noir.

En un mot, ces costumes ne sont ni plus ni moins pittoresques qu'autrefois.

2° *Cochers et receveurs pour le transport en commun.* — L'uniforme des cochers et conducteurs d'omnibus actuels n'atteint pas — loin de là — l'élégance et le pittoresque des costumes imposés aux cochers et aux «laquais», (receveurs) des carrosses à cinq sols du règne de Louis XIV (1662).

Ceux-ci, en effet, étaient vêtus d'une casaque bleue avec les armes du roi devant et celles de la ville au-dessous.

Un signe particulier distinguait les cochers et receveurs de chaque route. Ainsi, ceux de la première route (de la rue Saint-Antoine, vis-à-vis la place Royale, au Luxembourg) et ceux de la seconde (de la rue Saint-Antoine à l'église Saint-Roch) portaient la casaque sans passe-poils; au contraire, ceux de la troisième route (du carrefour de la rue Neuve Saint-Eustache, au coin de la rue Montmartre, au Luxembourg) avaient sur les coutures un galon large d'un doigt, aurore, blanc et rouge; ceux de la cinquième route [1] (de la rue de Poitou au Luxembourg), un galon blanc, orange, vert et rouge.

Quant à la coiffure, pour laquelle il n'est pas donné d'indications, il y a tout lieu de croire qu'elle consistait en un tricorne à larges bords, ce qui était la coiffure des règnes de Louis XIV et Louis XV.

De 1828, c'est-à-dire au moment où les omnibus réapparurent, jusqu'en 1858, les cochers et les receveurs avaient des costumes bizarres, variant suivant la fantaisie des entrepreneurs auxquels ils appartenaient [2] : les cochers des *Dames-Blanches* portaient le chapeau blanc haut de forme et une longue redingote, tandis que le receveur était vêtu d'un costume genre écossais, de couleur verte à carreaux, la casquette élevée, de la même couleur; les cochers des *Béarnaises* avaient le costume foncé, le receveur portait le bonnet basque et la veste courte, etc.

L'ordonnance de police de 1838, prise en vue d'uniformiser les différentes entreprises d'omnibus, fixa une tenue pour les cochers et les receveurs.

Voici quelles étaient, en 1840, les diverses sortes d'uniformes portés par eux :

1° Voitures-Omnibus. — *Cocher,* chapeau noir ciré, galon d'argent; *conducteur,* habit bleu;

2° Dames-Blanches. — *Cocher,* chapeau blanc ciré, galon jaune; *conducteur,* habit vert;

3° Tricycles. — *Cocher,* chapeau noir ciré; *conducteur,* casquette bleue, veste brune.

4° Favorites. — *Cocher,* chapeau noir verni, galon jaune; *conducteur,* en bleu, collet brodé blanc.

5° Orléanaises. — *Cocher,* chapeau bleu ciré, un galon argent; *conducteur,* veste bleue.

6° Diligentes. — *Cocher,* chapeau noir ciré, *conducteur,* veste et pantalon vert.

7° Béarnaises. — *Cocher,* chapeau noir ciré, galon jaune; *conducteur,* casquette bleue, pantalon et gilet rouge.

8° Citadines. — *Cocher,* chapeau noir ciré, galon argent; *conducteur,* casquette bleue, passepoil aurore, gland argent.

9° Batignollaises. — *Cocher,* chapeau vert verni, galon jaune; *conducteur,* habit bleu, collet bleu.

10° Gazelles. — *Cocher,* chapeau vert, galon d'argent; *conducteur,* casquette bleue, passepoil argent.

11° Hirondelles. — *Cocher,* chapeau jaune ciré, galon rouge; *conducteur,* veste et pantalon bleu galonnés de rouge.

---

[1] Les placards reproduits à la page 78 ne mentionnent pas l'uniforme des cochers et laquais de la quatrième route (de la rue Taranne à la rue Neuve-Saint-Paul, et vice-versa), dite « route du tour de Paris ».

[2] L'ordonnance de police du mois de janvier 1828 stipulait simplement : « les cochers de l'établissement auront une livrée particulière, qui devra être entièrement différente du costume des cochers des voitures de place. »

12° Parisiennes. — *Cocher*, chapeau noir ciré, galon argent; *conducteur*, habit bleu.

13° Dames-Françaises. — *Cocher*, chapeau noir ciré, galons orange; *conducteur*, veste et pantalon bleu clair, bandes et passepoil orange.

14° Constantines. — (L'uniforme n'est pas désigné).

Depuis 1838, le costume des cochers et conducteurs d'omnibus n'a pas changé. Il se compose encore (1892), pour le cocher : d'un chapeau plat en toile cirée noire, avec galon d'argent; veste à boutons argentés et pantalon noir; pour le conducteur, d'une casquette-képi noire avec la lettre O en argent ; veste et pantalon comme le cocher.

La tenue d'hiver comprend en plus un pardessus noir court, bordé au collet de laine frisée imitant l'astrakan.

Pour les employés des compagnies de tramways autres que la Compagnie générale des Omnibus [1], la description du costume ne mérite presque pas d'être signalée, tant elle est simple : costume noir avec casquette portant les initiales de la compagnie.

Il en est de même des employés de la Compagnie générale des Bateaux-Parisiens qui portent un costume de drap gros bleu et la casquette de la marine de l'État, avec des ancres d'or sur les revers de la jaquette et au milieu de la coiffure.

---

[1] Les cochers et conducteurs des tramways de cette compagnie ont le même uniforme que ceux des omnibus.

CHAPITRE VI.

COUP D'ŒIL RÉTROSPECTIF SUR LES MOYENS DE TRANSPORT PARISIENS ET SITUATION GÉNÉRALE AU 1er JANVIER 1891.

1° COUP D'ŒIL RÉTROSPECTIF.

Après avoir franchi successivement les diverses étapes de cette promenade à travers les siècles, il reste maintenant à rappeler les points les plus intéressants que cette étude a révélés. Ces points sont nombreux, car chacun d'eux marque sinon une innovation, du moins un progrès quelquefois très notable dans l'amélioration ou la transformation des moyens de transport parisiens.

Par l'exposé qui va suivre, on peut dès à présent, et sans préjuger des surprises que l'avenir réserve encore, constater qu'un immense pas a été fait.

Combien déjà est loin, en effet, le temps où les premiers monarques se promenaient gravement dans Paris, montés sur leurs basternes, ces massives voitures traînées par des bœufs « au pas tranquille et lent »; où Charles V, se faisant passer d'une rive à l'autre de la Seine, en l'an 1300, donnait de sa main royale ses 2 sols au batelier, comme un simple bourgeois de l'époque; où, par suite du mauvais état des routes et des chaussées, les seigneurs ne pouvaient aller qu'à cheval, et les dames nobles sur des litières; où encore les présidents à mortier, les conseillers de la cour suprême et les médecins se servaient de modestes mules, les premiers pour se rendre au Parlement, les autres pour la visite de leurs malades [1], s'offrant à tour de rôle une place en croupe sur leur monture; où, enfin, les femmes de ces mêmes magistrats ne trouvaient nullement déshonorant pour leur situation, de revenir de leurs « maisons des champs » en charrette, assises sur de la paille fraîche, en guise de coussins, que leur fournissaient ~~leurs~~ métayers aux jours de fêtes.

En raison des commodités que l'on a actuellement, on serait presque tenté de mettre en doute l'existence des moyens rudimentaires de transport dont se servaient nos ancêtres, si l'histoire n'était là, qui rappelle tous ces faits. Récemment encore, à l'occasion de l'Exposition universelle de 1889, n'a-t-on pas contemplé les vestiges de cette transformation, qui a surtout pris un si grand essor au XVIIe siècle ?

Historique des moyens de transport successivement employés à Paris. — Pendant de longs siècles, les habitants de Paris ne se sont servis que de *chars* et de *charrettes*, transportant à la fois — comme le font aujourd'hui les voitures des maraîchers des environs de Paris — l'homme et la chose. On peut ajouter tout de suite que cette catégorie de voitures n'a jamais cessé d'exister, et que, de siècle en siècle, elle a pris une extension de plus en plus grande, suivant ainsi toutes les fluctuations du développement du commerce et de l'industrie.

Les moyens de transport par eau sur la Seine remontent aussi aux premiers siècles.

Dès que Lutèce, brisant les liens qui l'enserraient dans son île, s'étendit à droite et à gauche, il s'établit successivement entre les deux rives de la Seine et la Cité des services de *passages d'eau*, qui vinrent suppléer au manque de ponts et ne disparurent qu'au commencement du XIXe siècle.

Ainsi, charrettes et bacs, tels étaient, jusqu'au XIIIe siècle, les moyens de transport mis en usage à Paris.

---

[1] Cet usage existe encore aujourd'hui dans beaucoup de campagnes.

Au XIVe siècle, on vit apparaître les *chars* et les *chariots*, qui n'étaient, à vrai dire, que la continuation des charrettes et qui ne furent employés d'abord que par les souverains et leur Cour; puis, la *litière découverte* qui, comme les deux autres modes, ne servait exclusivement qu'au transport des femmes nobles.

L'entrée d'Isabeau de Bavière à Paris, en 1405, sur un *chariot branlant*, marque la première trace de la suspension des voitures; c'est, du reste, le seul fait qui ait distingué le XVe siècle, pendant lequel on ne se servait, comme au XIVe, que des deux seuls moyens de transport qui viennent d'être mentionnés.

C'est au XVIe siècle, sous le règne de François Ier, que la voiture à l'usage exclusif des personnes fut inventée, bien que, cependant, les chars et les chariots qui existaient encore à cette époque n'eussent pas d'autre objet.

Le *carrosse*, et un peu plus tard (1575-1580) le *coche*, qui n'était que le carrosse suspendu, étaient très en faveur, mais à la Cour seulement; le nombre de ces voitures était si restreint, qu'en 1550 on n'en comptait que trois. Ce n'est que vers la fin du XVIe siècle que l'usage s'en répandit, tout en restant limité aux personnes du plus haut rang.

La *chaise à bras* dite *chaise à porteurs* ou encore plus simplement *chaise portative*, était aussi fort en usage à la fin du XVIIe siècle; on l'utilisa d'abord de préférence pour les personnes malades ou infirmes, mais, ensuite, elle devint un moyen de transport fort apprécié de tout le monde.

C'est incontestablement au XVIIe siècle que revient la plus large part dans l'invention et le perfectionnement des moyens de transport parisiens, dont le nombre, suivant que le luxe, s'accrurent considérablement par la suite.

C'est aussi pendant ce siècle que parurent pour la première fois, à Paris, les voitures dites « de louage à l'usage du public ».

La première concession des chaises portatives fut faite le 22 octobre 1617, par Louis XIII aux sieurs Petit, Regnault, Descuville et Douet.

Vers la même époque (car il faut ajouter qu'une certaine incertitude règne sur l'établissement de ces voitures), Nicolas Sauvage imagina d'exposer sur les places publiques des carrosses de louage, qu'on nomma *fiacres*, à cause de l'enseigne de l'hôtellerie où se tenait cet innovateur.

En 1650, le 5 mars, un privilège fut accordé au sieur Villerme pour la mise à l'usage public de *grandes et petites carrioles, litières et brancards*, pour desservir Paris et ses environs.

Sept ans après, le sieur de Givry obtint le droit de mettre en circulation dans Paris et ses environs, jusqu'à une distance de cinq lieues à la ronde, des *carrosses, calèches et chariots* pouvant être loués soit par heure, demi-heure, journée, demi-journée ou autrement.

Le 5 mai 1661, Catherine-Henriette de Beauvais, première femme de chambre de la reine-mère du roi, fut gratifiée d'un brevet l'autorisant à établir des *voitures de louage pour la suite de la Cour* dans les environs de Paris.

Ce ne fut là que le commencement des nombreux privilèges qui furent accordés par Louis XIV.

Le duc de Rouanès, le marquis de Sourches et le marquis de Crenan, formant association, furent autorisés, par lettres-patentes du mois de janvier 1662, à faire circuler à l'intérieur de Paris des *carrosses à itinéraire fixe*, moyennant cinq sols marqués par place, qui furent les devanciers de nos omnibus actuels. On a vu, dans l'historique de ces voitures (ci-dessus p. 79) que l'entreprise ne dura qu'un certain nombre d'années et que la date exacte de leur disparition comme « carrosses-omnibus » n'a jamais pu être clairement établie.

L'année 1664 vit éclore d'autres moyens de transport :

1° La *calèche à un cheval* et à quatre places fut l'objet d'une exploitation, dont

privilège fut accordé, par lettres patentes du 10 septembre 1664, à Nicolas Picquet, sieur de Sautour, et à sa sœur, mademoiselle Anne Picquet. On sait que le prix de la place était de 10 sols par personne ou de 40 sols pour la voiture entière, et que, comme les autres entreprises, ces voitures desservaient Paris, ses faubourgs et les environs jusqu'à deux lieues à la ronde;

2° La *chaise de Crenan*, qui fut très appréciée et qui, après avoir été adoptée d'abord comme voiture de ville, devint par la suite la *chaise de poste*, affectée de préférence aux voyages de long parcours.

A cette nomenclature vinrent s'ajouter, en 1671, les *chaises roulantes*, connues depuis plus de trente ans, mais qui ne furent exposées sur les places qu'à cette époque. Ces voitures, à *traction humaine*, furent aussi appelées *roulettes*, *brouettes* et *vinaigrettes*; considérées par les étrangers, elles portèrent atteinte à l'urbanité française et contrastèrent singulièrement avec les splendeurs de ce siècle éblouissant.

Avec un semblable choix, on est autorisé à croire que les Parisiens ne semblaient pas trop mal desservis, en ce qui concerne les transports publics.

Les transports à l'usage particulier n'étaient pas moins variés : le *cabriolet*, le *carrosse moderne*, la *berline* proprement dite, la *berline à deux fonds*, le *vis-à-vis*, le *carrosse coupé* ou *berlingot* ou *diligence*, la *désobligeante*, et autres encore, se montrèrent successivement et rivalisèrent de goût et de luxe.

Il faut enfin mentionner les services de *bachots* qui desservaient, concurremment avec les carrosses, les localités environnantes, situées sur les bords de la Seine.

Tel fut le bilan des divers modes et moyens de transport parisiens en usage pendant le XVIIe siècle.

Pendant le siècle suivant, on n'imagina rien de nouveau et l'on se contenta absolument de vivre sur les moyens légués par le siècle de Louis XIV.

Vers 1780, le *cabriolet de louage* vint s'ajouter aux carrosses exposés sur la voie publique et se substituer peu à peu aux chaises à porteurs et roulantes, qui disparurent à peu près à la fin du siècle.

Le XIXe siècle n'a rien à envier au XVIIe. Il est incontestablement remarquable par ses nombreux perfectionnements et ses entreprises hardies.

Le public qui, jusqu'en 1828, ne pouvait s'adresser absolument qu'aux carrosses de place et de remise, maîtres de la situation, accueillit avec joie, cette année-là, la réapparition des Omnibus.

En 1854, on établit le premier tramway parisien dit *chemin de fer américain* entre la place de la Concorde et le rond-point de Boulogne. Aux mois de mars et de mai de la même année, les lignes ferrées du chemin de ceinture (R. D.) et de la gare Saint-Lazare à Auteuil, furent livrées à l'exploitation.

L'année suivante, la Compagnie impériale des voitures commença à doter la capitale de nombreuses et coquettes voitures en remplacement des carrosses, qui semblaient s'être donné comme mission de devenir de plus en plus sales et délabrés au fur et à mesure que la ville s'embellissait.

C'est donc, en réalité, depuis 1854, et surtout à l'occasion de l'Exposition universelle de 1855, que se sont successivement développés les moyens de transport en activité aujourd'hui.

L'Exposition universelle de 1867 a occasionné l'ouverture à l'exploitation de l'embranchement du Champ de Mars (1er février 1867) et celle du chemin de fer de ceinture (R. G.) [25 février 1867], puis a fait naître les services des *Bateaux-Omnibus* et des *Hirondelles parisiennes*, qui sont venus avantageusement remplacer le bateau à roues du pont Royal à Saint-Cloud, reste des temps passés.

Sept ans plus tard, la Compagnie des chemins de fer parisiens (réseau nord) livrait

au service public la ligne de *tramway* de l'Étoile à Courbevoie (3 septembre 1874), qui fut suivie d'année en année de toutes les autres lignes qui forment à présent le réseau de la Compagnie générale des Omnibus et ceux des compagnies de tramways Nord et Sud.

Enfin, et pour compléter cette belle collection de moyens de transport, il reste à mentionner les *Bateaux-Express* qui vinrent, dans les derniers mois de 1885, apporter leur concours au transport des personnes.

Il n'appartient pas à cette étude de signaler quels sont les perfectionnements à apporter à ce bel outillage Elle doit se renfermer simplement dans un rôle de constatation et rejeter nettement tout ce qui peut toucher à la discussion ou à la technologie.

Cependant, sans sortir de ce rôle d'expectative, il serait impardonnable de passer sous silence les efforts faits, dans ces derniers temps, pour améliorer le matériel de transport dans Paris.

Il faut donc citer en première ligne la tendance de plus en plus grande des compagnies de remplacer la traction animale par la traction mécanique, ainsi que cela s'est déjà pratiqué sur un certain nombre de lignes de tramways. Nul doute que, peu à peu, la locomotive supplantera le cheval, sinon sur les petits parcours ou dans les quartiers montants, qui resteront toujours desservis par les fiacres et les omnibus à traction de chevaux, du moins sur toutes les grandes voies pouvant être sillonnées par des tramways.

Et encore, les hauteurs de Paris qui, jusqu'à présent, étaient déshéritées de moyens mécaniques de transport, ne pourront-elles pas, à leur tour, être rattachées au centre par ces moyens nouveaux? L'exemple du «funiculaire de Belleville» est là pour démontrer que la chose est parfaitement exécutable.

Il y a enfin ce grand projet qui consiste à doter Paris d'un chemin de fer métropolitain, à l'instar des grandes capitales étrangères (Londres, Vienne, New-York) et dont un exposé des différents systèmes proposés est donné plus loin.

Effectif des voitures et des chevaux à diverses époques. — La statistique n'ayant jamais été l'une des qualités de nos ancêtres, on en est réduit, pour les siècles passés, à accepter les quelques chiffres — fort approximatifs et surtout fort enflés — que quelques auteurs ont bien voulu glisser dans leurs descriptions de Paris.

Il paraît évident, à première vue, que le nombre des chevaux a toujours dû suivre celui des voitures, à quelque chose près, du moins, puisque l'un est le complément de l'autre; mais il ne paraît pas qu'il en ait toujours été ainsi.

On a vu plus haut (p. 195) que, d'après Germain Brice, il existait à Paris, en 1752, *près* de 120,000 chevaux (dont 10,000 périssaient annuellement) et *au moins* 20,000 carrosses, soit une moyenne de 6 chevaux par carrosse, en supposant que tous aient pu être attelés.

Cette digression, soit dit en passant, n'a pas d'autre objet que de montrer la réserve dans laquelle il faut se tenir à l'égard des données statistiques du passé.

En 1550, il existait seulement trois carrosses; près d'un siècle après, en 1658, leur nombre n'était encore que 310; mais, à partir de cette époque, ce fut par milliers qu'on les compta. Les auteurs du XVIIIe siècle font varier ces chiffres entre 6,000 et 24,000 carrosses.

Ces renseignements étant donnés avec la valeur que chacun voudra bien leur attribuer, voici, d'après des sources officielles, quel a été l'effectif des voitures et des chevaux existant à Paris depuis le premier quart de ce siècle.

Effectif des voitures et des chevaux existant à Paris, de 1819 à 1890.

ÉLÉMENTS.	DATES DES SITUATIONS. 1er JANVIER 1819.	1853.	1er JANVIER 1891 (*).
VOITURES.			
1° VOITURES AFFECTÉES AU TRANSPORT DES PERSONNES.			
(*a*) *Voitures bourgeoises de toute sorte*	(*a*) 8,804	(*a*) 9,467	(*b*) 12,893
(*b*) *Voitures de louage :*			
Voitures dites «de place» (fiacres)	2,071	1,992	(*c*) 9,136
Voitures dites «de remise» à l'heure ou à la course	877	2,558	(*d*) 4,710
Voitures dites «de remise» au mois ou à l'année		892	
(*c*) *Voitures pour le transport en commun :*			
Omnibus ordinaires	»	386	(*e*) 628
Tramways	»	»	(*f*) 806
Chemins de fer — Voitures pour voyageurs avec bagages	»	24	421
Chemins de fer — Omnibus pour voyageurs sans bagages	»	135	85
Voitures de l'extérieur dites «coucous»	500	21	»
Messageries de long cours	484	500	(*g*) »
Messageries des environs de Paris	249	400	786
Omnibus servant au transport des facteurs dans Paris	»	»	28
TOTAUX	12,985	16,375	29,493
2° VOITURES AFFECTÉES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES, DENRÉES ET AUTRES MATIÈRES.			
Voitures de charge et haquets	9,080	10,530	11,669
Voitures d'approvisionnement venant aux halles		3,990	1,911
Voitures servant à l'enlèvement des boues et immondices, tonneaux d'arrosement, balayeuses		390	1,430
Voitures de vidange		»	427
Tonneaux de porteurs d'eau, à bras et à cheval	1,344	1,000	(*h*) »
Voitures servant au transport de la poste — entre les bureaux de l'intérieur de Paris	»	»	85
Voitures servant au transport de la poste — entre les bureaux et les gares	»	»	70
TOTAUX	10,424	15,910	15,592
TOTAUX GÉNÉRAUX	23,409	32,285	45,085
CHEVAUX, JUMENTS, MULETS ET MULES	16,000	»	(*i*) 78,851

(*) Voir pour plus de détails, l'historique de chaque compagnie.

(*a*) Dans ces chiffres, les carrosses entrent approximativement pour 4,000 ; les cabriolets forment le reste.

(*b*) Voitures suspendues et destinées au transport des personnes, imposées à la contribution spéciale établie par les lois des 2 juillet 1862, 23 juillet 1872 et 22 décembre 1879.

(*c*) Dans ce chiffre les voitures de la *Compagnie générale des voitures à Paris* figurent pour 7,867 unités.

(*d*) Y compris 1,180 voitures de grande remise appartenant à la Compagnie générale des voitures de Paris et les voitures de courses, considérées aussi comme voitures de grande remise et simplement tolérées par la Préfecture de police.

(*e*) Omnibus de la Compagnie générale des Omnibus, se décomposant ainsi qu'il suit : omnibus à 26, 28 et 30 places, 337 ; omnibus à 40 places, 278 ; omnibus de banlieue, 13.

(*f*) Ce nombre se répartit comme il suit : *Compagnie générale des Omnibus :* tramways ordinaires et du matin, 258, dont 3 à vapeur ; voies ferrées, 37 ; ensemble 295. *Tramways nord :* 96, dont 90 à chevaux, 3 à vapeur et 3 électriques. *Tramways sud :* 108 à traction de chevaux. *Tramway de Paris à Saint-Germain :* 41 voitures et 19 machines. *Tramway de Viacennes à Ville-Evrard*, 9 voitures et 6 machines.

(*g*) On ne saurait mettre les chemins de fer en regard des anciennes diligences et malles-poste, par la raison que ce moyen de communication n'emprunte aucunement la voie publique.

(*h*) Cette catégorie de voitures tend de plus en plus à disparaître par suite de l'installation de l'eau de source dans les maisons. Le nombre des tonneaux enregistrés à la Préfecture de police comprend les nos 1 à 400.

(*i*) Les grandes compagnies pour le transport des voyageurs entrent dans ce chiffre pour les quantités suivantes : *Compagnie générale des omnibus*, 13,795 ; *Tramways nord*, 920 ; *Tramways sud*, 1,166 ; Compagnie générale des voitures à Paris, 10,525, soit ensemble 26,406 chevaux.

Au matériel dont l'énumération vient d'être donnée, il y a lieu d'ajouter, pour 1890, la flottille de la Compagnie générale des bateaux parisiens, ainsi composée [1] :

20 bateaux Hirondelles (nos 1 à 20);

50 bateaux Omnibus (nos 21 à 70);

32 bateaux Express (nos 71 à 102);

1 bateau provenant de la Société des Grands Magasins du Louvre, soit ensemble 103 bateaux.

De toutes les capitales, Paris est, on le voit, une de celles où les moyens de transport offrent la plus grande variété. Tous les types y figurent, en effet : le fiacre ou la voiture de remise, qui marche à la volonté du voyageur; puis, pour les services à itinéraire fixe, l'omnibus de dimensions différentes; le tramway traîné par le cheval, la locomotive ou le câble; le bateau à hélice et le chemin de fer.

Le passé n'aurait pour ainsi dire pas laissé de traces, si ce n'étaient quelques rares fiacres — appartenant à des loueurs particuliers — qui rappellent encore par leur laideur et leur incommodité les anciens coucous.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT SPÉCIALEMENT LES MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS.

Longueurs exploitées (*Tableau n° 1*, p. 270-271). — En 1855, le réseau parisien ne comprenait que 354 kil. 1. La presque totalité (345 kil. 1) était exploitée par l'« Entreprise des omnibus », savoir : lignes d'omnibus, 149 kil. 7; services de banlieue, 195 kil. 4. Les 9 kilomètres, formant la différence, correspondaient à la ligne d'Auteuil, ouverte l'année précédente, au service des voyageurs.

Au 31 décembre 1890, les longueurs exploitées par l'ensemble des compagnies atteignaient 691 kil. 8, soit près du double ou exactement une différence de 337 kil. 7. La Compagnie générale des Omnibus ne figure dans ce dernier chiffre que pour 43 kil. 5; mais, si l'on examine attentivement le tableau détaillé n° 1 (p. 270), on remarque que ce faible accroissement provient de la disparition presque complète des services de banlieue, dont la longueur est tombée de 195 kil. 4, en 1855, à 14 kil. 2, en 1890. On sait que cette disparition est due à la concurrence faite à ces services par les chemins de fer, les tramways et les bateaux.

Le tableau suivant indique, du reste, la part revenant à chaque compagnie.

Extensions successives du réseau parisien, de 1855 à 1890.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES DE TRANSPORT.		ANNÉES.				
		1855.	1865.	1875.	1885.	1890.
		kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Compagnie générale des Omnibus.	Omnibus	149,7	201,7	203,8	223,1	223,8
	Services de banlieue	195,4	91,0	56,5	9,9	14,2
	Voies ferrées	»	(a) 29,5	29,4	29,8	29,7
	Tramways	»	»	(b) 10,6	105,6	120,9
	TOTAUX	345,1	322,2	300,3	368,4	388,6

(a) L'exploitation des voies ferrées par la Compagnie des omnibus a commencé le 15 avril 1858. Le chiffre de 1865 (29 kilom. 5 comprend 10 kilomètres pour le service accessoire de Saint-Cloud, voie de terre (supprimé en 1872).

(b) L'exploitation a commencé le 15 juin 1875.

[1] Voir, pour la description et la contenance de ces bateaux, l'historique des *Bateaux à voyageurs*, page 125.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES DE TRANSPORT.		ANNÉES. 1855.	1865.	1875.	1885.	1890.
		kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Chemin de fer de ceinture.	Ligne d'Auteuil	9,0	9,0	9,0	9,0	9·0
	Rive droite	»	(c) 17,0	17,0	17,0	17,0
	Rive gauche	»	»	(d) 12,0	(e) 15,0	(f) 27,0
	TOTAUX	9,0	26,0	38,0	41,0	53,0
Bateaux à voyageurs.	Traversée de Paris	»	»	(g) 12,0	(g) 25,1	25,1
	Banlieue amont	»	»	(g) 3,3		
	Banlieue aval	»	»	(g) 14,5	14,5	14,5
	TOTAUX	»	»	29,8	39,6	39,6
Tramways.	Réseau nord	»	»	(h) 14,9	63,9	69,3
	Réseau sud	»	»	(h) 4,2	71,2	74,3
Chemins de fer de banlieue (*)		»	»	(i) 67,0	67,0	67,0
ENSEMBLE des compagnies		354,1	348,2	454,2	651,1	691,8

(*) Dans le but d'établir l'intensité du mouvement de la circulation entre Paris et sa banlieue, et *vice versa*, on a compris sous cette rubrique les longueurs entre les gares intérieures de Paris et celles des localités environnantes desservies par des tramways ou des bateaux. (Voir, pour le détail des lignes, la note (3) du tableau n° 1, p. 270-271).

(c) La section dite de la rive droite a été ouverte au service des voyageurs le 14 juillet 1862.

(d) La section dite de la rive gauche a été ouverte au service des voyageurs le 25 février 1867.

(e) Y compris 3 kilomètres pour le raccordement de Grenelle au Champ-de-Mars.

(f) Y compris la ligne de Puteaux au Champ-de-Mars (15 kilomètres).

(g) Le service des Bateaux Omnibus et des Hirondelles parisiennes a commencé à fonctionner à l'occasion de l'Exposition de 1867; celui des Bateaux-Express date seulement des derniers mois de 1885.

(h) L'exploitation des tramways nord a commencé le 28 août 1874; celle des tramways sud, le 18 novembre 1875.

(i) Les renseignements statistiques n'ont pas été établis antérieurement à 1875.

Effectif et parcours kilométrique du matériel. — Le matériel, de même que le travail kilométrique qu'il a effectué, ont tout naturellement suivi le développement de la longueur exploitée.

Si, en raison du grand nombre d'éléments qui s'y rattachent, il n'a pas été possible d'établir un tableau faisant ressortir la progression du matériel roulant, on a pu cependant se rendre un compte relativement exact du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de toute sorte et par les bateaux.

1° Effectif du matériel. — Au moment où elle prenait la succession des anciennes entreprises, c'est-à-dire le 1er mars 1855, la Compagnie des Omnibus avait un effectif de 3,285 chevaux et de 569 voitures, tant pour le service de ses lignes intérieures que pour celui de la banlieue; mais, par suite des achats faits pendant le cours de l'année, ces chiffres s'élevaient respectivement au 31 décembre 1855, à 4,389 chevaux et 780 voitures, soit une augmentation de 1,104 chevaux et 211 voitures.

A ces nombres il faut ajouter 135 omnibus desservant les gares de chemins de fer (service des voyageurs sans bagages).

Les voitures publiques de louage pour le transport à itinéraire facultatif comprenaient, à la même époque, 5,487 unités de tous types, dont voici la nomenclature :

Désignation des voitures.	Dans Paris.	Dans la zone suburbaine.	Ensemble.
Voitures de remise marchant à l'heure ou à la course	1,236	1,322	2,558
Voitures de remise au mois ou à l'année	873	19	892
Voitures de place ordinaires	422	1,224	1,646
Voitures de place supplémentaires	84	262	340
Voitures de l'extérieur dites « coucous »	4	17	21
Voitures desservant les gares des chemins de fer (service des voyageurs avec bagages)	24	»	24
TOTAUX	2.643	2,844	5,487

Quant au matériel roulant du chemin de fer d'Auteuil, on ne saurait le faire entrer en ligne, ce matériel pouvant varier suivant les besoins de la circulation.

Telle était la situation des transports publics, alors que Paris renfermait déjà plus de 1,100,000 habitants.

A la fin de l'année 1890, on comptait 15,486 voitures de toute nature pour l'usage public se répartissant de la manière suivante :

1° Pour le transport en commun des voyageurs.

1° Compagnie générale des Omnibus.

Omnibus à 26, 28 et 30 places	337	
Omnibus à 40 places	278	628
Voitures de banlieue	13	
Tramways à traction animale (service ordinaire)	253	
Tramways à traction animale (service matinal)	2	
Tramways à traction animale (voies ferrées)	37	295
Tramways à vapeur	3	
ENSEMBLE		923

2° Société des tramways de Paris et du département de la Seine

(Réseau nord).

Tramways	à chevaux	90	96
	à vapeur	3	
	électriques	3	
3° Compagnie générale de tramways. — Tramways à traction de chevaux.			108
4° Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain	Voitures	41	60
	Machines	19	
5° Société des chemins de fer nogentais (Vincennes à Ville-Evrard)	Voitures	9	15
	Machines	6	
6° Omnibus desservant les gares des chemins de fer			17
ENSEMBLE (à reporter)			1,219

Report.....	1,219
2° Pour le transport à itinéraire facultatif.	
Voitures de place.....	9,136
Voitures de remise.....	4,710
Voitures desservant les gares de chemins de fer (voyageurs avec bagages).....	421
ENSEMBLE.....	14,267
TOTAL ÉGAL.....	15,486

Pour le transport à eau, on comptait 103 bateaux, dont la répartition par type et par contenance a été donnée dans l'historique des bateaux à voyageurs (p. 125).

Le nombre des *voitures publiques* mises en circulation pendant ces dernières années est indiqué dans le tableau suivant, dont les données sont empruntées aux Annuaires statistiques de la ville de Paris.

ANNÉES.	VOITURES DE PLACE. (Moyenne.)	COMPAGNIE GÉNÉRALE des Omnibus.		TRAMWAYS NORD.	TRAMWAYS SUD.	VOITURES DESSERVANT les gares de chemins de fer.
		Omnibus des lignes d'intérieur. (1)	Tramways. (2)			
1880.....	7,542	586	313	98	123	12
1881.....	7,973	598	301	100	121	12
1882.....	8,530	610	301	84	94	16
1883.....	8,756	610	303	83	92	16
1884.....	8,723	612	304	82	94	16
1885.....	8,647	612	304	83	94	16
1886.....	8,902	612	304	82	90	16
1887.....	9,161	626	292	84	94	16
1888.....	9,458	628	284	87	92	14
1889 (Exposition universelle).	10,436	631	310	82	103	14
1890.....	9,562	617	290	82	104	17

(1) Rabatteurs compris. — Les rabatteurs sont des services de petits omnibus prolongeant une ligne dans un quartier excentrique ou établissant la correspondance entre deux lignes que la déclivité du sol oblige à maintenir écartées.

(2) Tramways du matin compris. — Les tramways du matin effectuent des transports à prix réduits aux heures qui précèdent l'ouverture des ateliers.

Le tableau suivant, dont les éléments sont également empruntés à l'*Annuaire statistique de la ville de Paris* pour l'année 1890, indique le nombre des voitures publiques qui desservaient, pendant cette année, chacun des vingt arrondissements de la capitale. On a rappelé, en même temps, les chiffres se rapportant aux dix années précédentes.

Les chiffres que comporte ce tableau ne représentent pas des *effectifs absolus*, mais bien des *effectifs multipliés*, c'est-à-dire qu'un omnibus, par exemple, qui dessert trois arrondissements, est compté pour un omnibus dans chaque arrondissement.

Il convient, du reste, d'ajouter, pour la lecture de ce tableau, les observations suivantes :

1° Les chiffres portés pour les lignes d'omnibus ordinaires et de tramways sont des chiffres maxima;

2° Parmi les lignes d'omnibus ordinaires, tramways, etc, il en est plusieurs qu suivent, dans leur parcours, des voies formant les limites des arrondissements; d'autres ont leur terminus sur la voie séparative de deux arrondissements.

On s'est donc attaché à considérer si les voitures desservaient réellement un arrondissement, et celles qui se trouvaient dans ce cas ont seules été comprises dans les chiffres du tableau.

Nombre de voitures publiques desservant chacun des 20 arrondissements de Paris en 1890.

ARRONDISSEMENTS.	VOITURES DE PLACE pouvant trouver place aux stations.	COMPAGNIE GÉNÉRALE des Omnibus.		TRAMWAYS NORD.	TRAMWAYS SUD.	VOITURES desservant les gares de chemins de fer.
		Omnibus des lignes d'intérieur.	Tramways.			
Ier	261	451	158	»	»	12
IIe	192	351	87	»	»	17
IIIe	172	221	117	»	»	5
IVe	256	277	115	»	»	4
Ve	269	168	86	»	31	2
VIe	315	257	86	»	50	4
VIIe	429	133	27	»	16	2
VIIIe	600	223	80	42	16	9
IXe	255	317	53	10	»	11
Xe	334	197	139	31	»	5
XIe	237	111	101	»	5	4
XIIe	328	37	85	»	32	4
XIIIe	181	37	»	»	39	»
XIVe	230	45	37	»	26	4
XVe	200	97	»	»	30	2
XVIe	552	81	56	8	14	»
XVIIe	324	171	38	50	»	»
XVIIIe	292	38	90	10	»	»
XIXe	312	73	53	18	»	»
XXe	138	41	45	»	5	»
Totaux pour 1890	5,857	3,321	1,452	169	260	(a) 85

(a) Non compris les voitures supplémentaires.

ARRONDISSEMENTS.	VOITURES DE PLACE pouvant trouver place aux stations.	COMPAGNIE GÉNÉRALE des Omnibus.		TRAM-WAYS NORD.	TRAM-WAYS SUD.	VOITURES DESSERVANT les gares de chemins de fer.
		Omnibus des lignes d'intérieur.	Tramways.			
Rappel des années 1889	5,810	3,269	1,446	169	260	69
1888	5,804	3,258	1,420	183	260	74
1887	5,772	3,245	1,427	175	250	59
1886	5,762	3,245	1,466	175	252	62
1885	5,710	3,245	1,466	176	270	62
1884	5,728	3,245	1,466	174	270	62
1883	5,665	3,235	1,466	174	248	62
1882	5,804	3,250	1 449	178	270	62
1881	5,772	3,210	1,449	215	329	53
1880	5 675	3,149	1,497	202	330	53

2° Parcours kilométrique. — Le *parcours kilométrique* de ces divers moyens de transport (tableau n° 2, p. 272-273) passait successivement de 88,515,000 kilomètres en 1865 (les renseignements relatifs à l'année 1855 étant incomplets) à 91,791,000 en 1875, 103,778,000 en 1885 et 119,514,000 kilomètres en 1890, non compris le travail kilométrique fourni par les voitures autres que celles de la Compagnie générale des voitures à Paris, par les omnibus desservant les gares de chemins de fer ; enfin, par les trains de banlieue, dont les renseignements spéciaux n'ont pu être établis.

Le parcours kilométrique effectué pendant l'année 1890, qui correspond à 2,988 fois le tour de la terre se décompose comme ci-après, en chiffres ronds :

Compagnie générale des Omnibus.	Omnibus à l'intérieur de Paris	19,902,000^k	
	Lignes de banlieue	282,000	
	Voies ferrées (concession Loubat)	1,450,000	30,624,000^k
	Tramways (y compris le service matinal)	8,990,000	
Chemin de fer de ceinture.	Ligne d'Auteuil	8,779,000	
	Rive droite	6,575,000	22,375,000
	Rive gauche et raccordements	7,021,000	
Bateaux à voyageurs.	Traversée de Paris et banlieue amont	1,749,000	2,160,000
	Banlieue aval	411,000	
Tramways de la *Société des tramways de Paris et du département de la Seine* (Réseau nord)			3,300,000
Tramways de la *Compagnie générale parisienne de tramways* (Réseau sud)			4,146,000
Parcours total kilométr. des compagnies de *transport à itinéraire fixe*			62,605,000

En ce qui concerne les voitures de louage, dont les parcours varient suivant la volonté du voyageur, on conçoit qu'il est matériellement impossible de se rendre compte des distances qu'elles ont parcourues. Cependant, d'après certaines observations, on a pu fixer au chiffre moyen de 52 kilomètres le parcours fait par voiture et par jour,

C'est d'après cette donnée qu'a été établi au tableau n° 2 le chiffre de 56,909,000 kilomètres revenant aux voitures de la compagnie susindiquée. Si à ce dernier chiffre, soit..... 56,909,000 kil.
on ajoute celui qui a été précédemment donné pour les services de transport en commun..... 62,605,000

On retrouve le chiffre total correspondant à l'année 1890..... 119,514,000

Variations du prix des places. — Si, en laissant de côté pour un instant la valeur de l'argent, le prix d'une place a peu varié pour les omnibus, il n'en a pas été de même pour celui des voitures de louage, qui a subi, comme on l'a vu, maintes fluctuations.

Dans les carrosses-omnibus du XVIIe siècle, comme dans ceux qui reparurent en 1828, le prix d'une place dans l'intérieur, fixé primitivement à 25 centimes ne fut jamais plus élevé que 30 centimes, prix actuel [1].

Pour ne pas revenir sur les nombreux prix donnés plus haut pour les voitures de place, il conviendra de résumer les prix minima et maxima payés pour chaque catégorie de ces voitures : tel est l'objet du tableau ci-dessous.

Tarifs minima et maxima des voitures de louage, depuis 1664.

DÉSIGNATION DES VOITURES ET DATES DE L'APPLICATION DES TARIFS.		PRIX POUR L'INTÉRIEUR DE PARIS SEULEMENT. — DE JOUR. La course.	DE JOUR. La première heure.	DE JOUR. Les heures suivantes.	DE NUIT. La course.	DE NUIT. La première heure.	DE NUIT. Les heures suivantes.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Chaises portatives..	Minimum (1764).....	de gré à gré.	0 75	0 75	»	»	»
	Maximum (1, 82).....	1 50	1 50	1 20	1 50	1 50	1 20
Chaises roulantes.. (Brouettes, vinaigrettes, roulettes).	Minimum (1692).....	(?)	0 50	0 50	»	»	»
	Maximum (1782).....	0 90	0 90	0 80	1 00	1 00	0 80
Calèches à 1 cheval	Minimum (1664).....	2 00	1 25	1 00	De gré à gré.		
	Maximum (1664).....						
Cabriolets de place.	Minimum (1800).....	1 00	1 25	1 20	*Idem.*		
	Maximum (1828).....	1 25	1 75	1 50	*Idem.*		
Fiacres ou carrosses de place, à 2 places.....	Minimum.....	(a) 1 10	(b) 1 00	(b) 0 75	(a) 1 75	(c) 2 00	(c) 2 00
	Maximum.....	(d) 1 50	(e) 2 25	(f) 1 75	(g) 2 00	(h) 3 00	(c) 2 00

(a) Ordonnance de police du 7 novembre 1857.
(b) Lettres patentes du 3 septembre 1666.
(c) Prix en 1779 et 1784.
(d) Ce prix n'a jamais été dépassé. On le paye en 1773, 1784, 1800, 1828, 1829, 1847, et depuis 1866.
(e) Ce prix n'a jamais été dépassé. On le paye en 1828 et 1847.
(f) Même observation. Ce prix s'applique aussi aux années 1828 et 1847.
(g) Prix en 1847 et 1857.
(h) Ordonnance de police du 10 juillet 1857.

Or, si l'on veut bien maintenant considérer que la vie actuelle à Paris a considérablement augmenté par rapport aux siècles antérieurs et même à la première moitié du présent siècle, il faut avouer franchement que l'on se fait transporter à bon marché à côté de ces différentes époques, ou, si on le préfère, que l'on payait cher alors.

[1] Le prix de 15 centimes pour une place sur l'impériale n'a jamais varié depuis 1853.

De plus, Paris étant le double comme surface, les courses sont elles-mêmes devenues forcément plus grandes.

Ces avantages sont démontrés ci-après :

DÉSIGNATION DES MOYENS DE TRANSPORT ET DES ÉPOQUES.		LONGUEUR MOYENNE d'une ligne d'omnibus.	LONGUEUR MAXIMUM d'une course dans Paris (1).	PRIX de LA COURSE. (2)
		mètres.	mètres.	fr. c.
Voitures à itinéraire fixe, dites « omnibus ».	1re période (1662)	(a) 3,000	»	0 25 et 0 30
	2e période (1850)	(b) 5,722	»	(*) 0 30
	3e période (1er janvier 1891)	(c) 6,425	»	(*) 0 30
Voitures dites « à volonté » ou à « itinéraire facultatif ».	1773 (carrosses)	»	(d) 3,600	1 25
	1800 à 1847 (carrosses et fiacres)	»	(e) 8,000	1 50
	1891 (1er janvier) (fiacres)	»	(f) 11,800	1 50

(*) Y compris le droit à la correspondance.

(1) Les chiffres inscrits dans cette colonne représentent, pour chaque époque, la plus grande traversée dans Paris. On ne peut évidemment considérer ces chiffres que comme des maxima que personne n'a l'occasion d'employer, mais ils servent à montrer la distance pouvant être exigée pour le prix d'une course, en supposant que l'on ait rencontré un cocher qui ait bien voulu la faire au tarif ordinaire.

(2) On n'a considéré, pour les omnibus, que les prix d'une course à l'*intérieur* de la voiture, qui sont les seuls comparables pour les trois périodes.

(a) Chiffre approximatif mesuré d'après les itinéraires indiqués ci-dessus, page 70.

(b) Moyenne des lignes faisant l'objet du tableau de la page 86.

(c) La longueur moyenne des différentes lignes de la Compagnie générale des omnibus est : 1° de 6,265 mètres pour les omnibus à 26 et 28 places et 6,132 mètres pour ceux à 40 places; 9,912 mètres pour les tramways des voies ferrées; 6,222 mètres pour les tramways ordinaires et 2,361 mètres pour les lignes de banlieue.

(d) Distance comprise entre la porte Saint-Honoré et la Bastille.

(e) Distance comprise entre la barrière du Trône et celle de l'Étoile.

(f) Diagonale réunissant l'extrémité de Grenelle au mur d'enceinte (Marché aux bestiaux de la Villette).

Mouvement et recettes des voyageurs (Tableaux nos 3 à 6). — Dans l'historique de chaque compagnie de transport on a donné plus haut les divers éléments se rattachant à son exploitation. Il convient de grouper maintenant ces mêmes éléments afin de permettre une comparaison facile, d'abord entre les différentes compagnies; ensuite, entre les années qui se sont écoulées pendant la période de 1855 à 1890 inclusivement.

On se rappelle que, pour la période antérieure à 1855, il n'a pas été possible de recueillir des renseignements statistiques complets, mais seulement des fragments d'exploitation, suffisants cependant pour juger de l'allure générale du trafic des compagnies.

Les tableaux nos 3 et 4 ont été affectés au nombre de voyageurs transportés annuellement et quotidiennement par chacune des compagnies instituées depuis l'année 1855 inclusivement; les tableaux nos 5 et 6 traduisent les recettes brutes, par année et par jour, afférentes à ces compagnies.

L'énorme accroissement du trafic est dû à des causes multiples qui seront ana-

lysées plus loin. Le fait principal à constater en attendant, c'est que le maximum atteint par l'ensemble des compagnies, tant pour le nombre des voyageurs que pour les recettes, revient à l'année 1889, qui a tant glorifié la France et particulièrement sa capitale. Pendant cette année, les compagnies ont transporté 381,069,216 voyageurs et fait une recette totale de 85,126,259 francs.

Les tableaux qui suivent donnent une idée générale des résultats obtenus pour les années déjà considérées au tableau des longueurs exploitées.

On peut les résumer de la manière suivante :

1° Résultats généraux du trafic, de 1856 à 1890. (Ensemble des compagnies.)

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS.			RECETTES BRUTES.		
	Transports en commun. (1)	Transports à volonté. (2) (3)	Ensemble.	Transports en commun. (1)	Transports à volonté. (2)	ENSEMBLE.
				fr.	fr.	fr.
1° Résultats absolus pour l'année entière.						
1856 (a)	51,997,460	8,715,048	60,712,508	11,575,166	9,828,977	21,404,143
1865	112,260,665	13,009,068	125,269,733	21,442,410	15,651,310	37,093,720
1875	164,616,926	13,918,188	178,535,114	31,655,687	17,102,052	48,757,739
1885	306,064,531	12,383,436	318,447,967	53,404,832	15,929,726	69,334,558
1890	328,378,384	11,358,408	339,736,792	58,782,221	15,148,883	73,931,104
2° Résultats moyens par jour.						
1856 (a)	142,440	23,808	166,248	31,626	26,855	58,481
1865	307,562	35,640	343,202	58,746	42,857	101,603
1875	454,175	38,124	492,299	87,967	46,829	134,796
1885	838,530	33,924	872,454	146,317	43,621	189,938
1890	899,665	31,116	930,781	161,047	41,504	202,551

(1) Omnibus, tramways, bateaux, chemins de fer.

(2) Fiacres et voitures de remise.

(3) Le nombre des voyageurs transportés par les voitures de louage ne peut être établi qu'approximativement. Les chiffres donnés sous cette rubrique ont été calculés en multipliant le nombre total annuel des journées de voitures par le chiffre moyen de 12 voyageurs correspondant à chaque journée de voiture.

(a) La Compagnie générale des Omnibus n'ayant commencé son exploitation que le 1er mars 1855, on a remplacé cette année incomplète par l'année 1856, pour permettre la comparaison avec les autres années.

2° Nombre de voyageurs transportés, de 1855 à 1890, par compagnie.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	ANNÉES 1856. (a)	1865.	1875.	1885.	1890.
A. — Transports en commun (ou à itinéraire fixe).					
Compagnie générale des Omnibus.					
Lignes d'omnibus	45,530,210	101,228,000	113,577,278	105,435,938	113,704,461
Services de banlieue	4,060,211	3,350,850	2,057,272	293,432	692,901
Voies ferrées (Concession Loubat)	»	2,778,361	5,256,108	11,122,774	11,023,300
Tramways (et service matinal)	»	»	4,171,299	74,366,357	72,717,702
ENSEMBLE	49,590,421	107,358,111	125,061,957	191,218,501	198,228,364
Chemin de fer de ceinture.					
Ligne d'Auteuil	2,407,039	3,664,735	5,665,383	13,119,338	15,867,845
Rive droite	»	1,237,819	4,267,691	9,179,026	10,260,880
Rive gauche et raccordements	»	»	3,950,607	8,708,848	7,903,863
ENSEMBLE	2,407,039	4,902,554	13,883,681	31,007,212	34,032,588
Compagnie générale des Bateaux-Parisiens.					
Traversée de Paris	»	»	8,171,945	17,229,131	21,278,942
Banlieue amont	»	»	1,022,965		
Banlieue aval	»	»	383,721	1,591,791	2,313,025
ENSEMBLE	»	»	9,578,631	18,820,922	23,591,967
Compagnies de tramways.					
Réseau Nord	»	»	5,474,472	24,984,506	25,603,626
Réseau Sud	»	»	249,410	25,594,229	26,254,553
Omnibus de chemins de fer (1)	—	—	985,647	819,858	2,657,014
Chemins de fer (Lignes de banlieue (1))	—	—	9,383,128	13,619,324	18,010,272
TOTAUX pour les transports en commun	51,997,460	112,260,665	164,616,926	306,064,531	328,378,384
B. — Transports à volonté (ou à itinéraire variable).					
Compagnie générale des voitures à Paris (2)	8,715,048	13,009,068	13,918,188	12,383,436	11,358,408
TOTAUX GÉNÉRAUX	60,712,508	125,269,733	178,535,114	318,447,967	339,736,792

NOTA. — Pour les dates de l'ouverture à l'exploitation de chaque service, voir le tableau n° 3, pages 274-277.

(1) Ces renseignements n'ont pu être établis antérieurement à l'année 1875.

(2) Le nombre des voyageurs transportés par le matériel de la Compagnie générale des voitures à Paris a été déterminé *approximativement* en multipliant le nombre annuel des journées de voitures par le chiffre moyen de 12 voyageurs.

(a) Voir la note (a) du tableau précédent, page 218.

3° Recettes brutes annuelles, par compagnie, de 1855 à 1890.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	ANNÉES 1856. (a)	1865.	1875.	1885.	1890.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
A. — Transports en commun (ou à itinéraire fixe).					
Compagnie générale des Omnibus.					
Lignes d'omnibus	9,359,904	18,912,222	21,374,735	19,964,087	21,593,552
Services de banlieue	1,571,477	810,038	498,570	50,573	115,151
Voies ferrées (Concession Loubat).	»	594,044	821,176	1,682,516	1,606,031
Tramways (et service matinal)	»	»	742,437	13,054,082	12,936,564
ENSEMBLE	10,931,381	20,316,304	23,436,918	34,751,258	36,251,298
Chemin de fer de ceinture.					
Ligne d'Auteuil	643,785	868,165	1,064,617	1,981,720	2,468,024
Rive droite	»	257,941	886,820	1,631,787	2,046,555
Rive gauche et raccordements	»	»	541,672	1,068,265	1,409,761
ENSEMBLE	643,785	1,126,106	2,493,109	4,681,772	5,924,340
Compagnie générale des Bateaux-Parisiens.					
Traversée de Paris Banlieue amont Banlieue aval	»	»	1,754,727	2,323,419	3,296,244
ENSEMBLE	»	»	1,754,727	2,323,419	3,296,244
Compagnies de tramways.					
Réseau Nord	»	»	768,859	3,529,015	3,513,180
Réseau Sud	»	»	33,575	3,677,586	3,966,007
ENSEMBLE	»	»	802,434	7,206,601	7,479,187
Omnibus de chemins de fer	—	—	519,880	592,602	1,323,791
Chemins de fer. (Lignes de banlieue)	—	—	2,048,619	3,849,180	4,507,361
TOTAUX pour les transports en commun	11,575,166	21,442,410	31,655,687	53,404,832	58,782,221
B. — Transports à volonté (ou à itinéraire variable).					
Compagnie générale des voitures à Paris	9,828,977	15,651,310	17,102,052	15,929,726	15,148,883
TOTAUX GÉNÉRAUX	21,404,143	37,093,720	48,757,739	69,334,558	73,931,104

NOTA. — Pour les dates de l'ouverture à l'exploitation de chaque service, voir le tableau n° 3, pages 274-277.

(a) Voir la note (a) du tableau de la page 218.

La moyenne journalière, correspondant aux chiffres totaux qui précèdent, est indiquée ci-dessous, par compagnie.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.		ANNÉES 1856. (a)	1865.	1875.	1885.	1890.
1° Nombre moyen de voyageurs transportés par jour.						
A. — Transports en commun (ou à itinéraire fixe).						
Compagnie générale des Omnibus (1)		135,863	204,131	342,360	523,883	543,091
Chemin de fer de ceinture.	Ligne d'Auteuil	6,577	10,040	15,522	35,944	43,474
	Rive droite	»	3,391	11,692	25,149	26,112
	Rive gauche	»	»	10,824	23,859	21,654
	ENSEMBLE	6,577	13,431	38,038	84,952	93,240
Compagnie générale des Bateaux-Parisiens.	Traversée de Paris	»	»	22,389	47,203	58,298
	Banlieue amont	»	»	2,803		
	Banlieue aval	»	»	1,051	4,361	6,337
	ENSEMBLE	»	»	26,243	51,564	64,635
Tramways (réseau Nord)		»	»	14,900	68,451	70,147
Tramways (réseau Sud)		»	»	4,227	70,121	71,930
Omnibus de chemins de fer		(b) —	(b) —	2,700	2,246	7,279
Chemins de fer. (Lignes de banlieue)		(b) —	(b) —	25,707	37,313	49,343
ENSEMBLE		142,440	307,562	454,175	838,530	899,665
B. — Transports à volonté (ou à itinéraire variable).						
Compagnie générale des voitures à Paris (2)		23,808	35,640	38,124	33,924	31,116
ENSEMBLE des services		166,248	343,202	492,299	872,454	930,781
2° Recette moyenne par jour.						
A. — Transports en commun (ou à itinéraire fixe).						
Compagnie générale des Omnibus (1)		29,867f	55,660f	64,211f	95,209f	99,318f
Chemin de fer de ceinture.	Ligne d'Auteuil	1,759	2,379	2,917	5,429	6,762
	Rive droite	»	707	2,430	4,471	5,607
	Rive gauche	»	»	1,484	2,927	3,862
	ENSEMBLE	1,759	3,086	6,831	12,827	16,231
Compagnie générale des Bateaux-Parisiens		»	»	4 807	6,366	9,031
Tramways (réseau Nord)		»	»	2,869	9,669	9,625
Tramways (réseau Sud)		»	»	569	10,076	10,866
Omnibus de chemins de fer		»	»	1,424	1,624	3,627
Chemins de fer. (Lignes de banlieue)		»	»	7,256	10,546	12,349
ENSEMBLE		31,626	58,746	87,967	146,317	161,047
B. — Transports à volonté (ou à itinéraire variable).						
Compagnie générale des voitures à Paris		26,855f	42,857f	46,829f	43,621f	41,504f
ENSEMBLE des services		58,481	101,603	134,796	189,938	202,551

(a) Voir l'observation (a) des tableaux précédents.
(b) Ces renseignements n'ont pu être établis antérieurement à 1875.
(1) Pour le détail par service, voir les tableaux n°s 14 et 15, pages 300-303.
(2) Pour l'établissement de ces chiffres, voir la note (3) du tableau de la page 218.

Enfin, on a indiqué ci-dessous les résultats de l'exploitation de chaque compagnie depuis son origine jusqu'au 31 décembre 1890, en même temps que les maxima atteints par chaque service [1].

DÉSIGNATION des compagnies et des services.	RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE. Origine.	Voyageurs transportés.	Recettes.	MAXIMA ATTEINTS. VOYAGEURS. Année.	Nombre.	RECETTES. Année.	Sommes.
1° Transports en commun (ou à itinéraire fixe).							
Compagnie générale des Omnibus.			francs.				francs.
Omnibus	1855.	3,502,807,442	661,262,686	1889.	121,157,979	1889.	23,241,155
Services de banlieue	1855.	76,904,566	20,806,782	1859.	4,753,292	1857.	1,652,459
Voies ferrées	1858.	239,496,588	36,813,002	1878.	14,451,670	1878.	2,147,276
Tramways (et service matinal)	1875.	959,429,193	169,457,705	1889.	80,787,301	1889.	14,595,802
ENSEMBLE des services.	.....	4,778,637,789	888,340,175	1889.	214,296,940	1889.	39,744,111
Chemin de fer de ceinture.							
Ligne d'Auteuil	1854.	(a)240,255,837	(a) 43,387,464	1889.	17,852,826	1889.	2,781,449
Rive droite	1862.	147,601,241	28,608,201	1889.	11,387,276	1889.	2,132,467
Rive gauche et raccordements	1867.	136,335,718	18,974,621	1889.	11,852,663	1889.	2,163,117
ENSEMBLE des services.	.....	524,192,796	90,970,286	1889.	41,092,765	1889.	7,077,033
Compagnie générale des Bateaux-Parisiens.							
Traversée de Paris	1867.	282,415,415	49,659,895	1889.	30,370,879	1889.	4,404,093
Banlieue amont	1867.						
Banlieue aval	1867.	25,249,856		1889.	2,514,225		
ENSEMBLE des services.	.....	307,665,271	49,659,895	1889.	32,885,104	1889.	4,404,093
Tramways (réseau Nord)	1874.	368,377,276	49,520,123	1883.	26,329,976	1889.	3,082,381
Tramways (réseau Sud)	1875.	354,752,913	52,578,834	1889.	29,101,069	1889.	4,433,834
Omnibus de chemins de fer.	(b)	17,393,287	10,621,516	1890.	2,657,014	1889.	1,444,083
Chemins de fer. (Lignes de banlieue)	(b)	198,711,516	53,592,233	1890.	18,010,272	1890.	4,507,361
TOTAUX pour les transports à itinéraire fixe.	.....	6,549,730,848	1,195,283,062	1889.	363,396,560	1889.	60,886,357
2° Transports à volonté (ou à itinéraire facultatif).							
Compagnie générale des voitures à Paris	1855.	431,150,080	526,765,229	1889.	17,672,656	1889.	19,835,809
ENSEMBLE des services.	.....	6,980,880,928	1,722,048,291	1889.	381,069,216	1889.	80,722,166

(a) Non compris les voyageurs et les recettes correspondant aux années 1854, 1855 et 1857, pour lesquels les renseignements n'ont pu être retrouvés.

(b) Les chiffres portés pour ces services s'appliquent à la période de 1875 à 1890 inclusivement.

[1] Pour les maxima atteints par chaque ligne ou station du chemin de fer de ceinture, voir les tableaux statistiques spéciaux à chaque compagnie.

Il résulte de cet exposé que, pendant la période de 1855 à 1890 inclusivement, les compagnies parisiennes ont transporté 6 milliards 981 millions de voyageurs (en chiffres ronds) et fait une recette correspondante de 381 millions.

La Compagnie générale des Omnibus entre dans ces chiffres respectivement pour 68.5 et 56.2 p. 100; les autres compagnies se partagent le reste, soit 31.5 et 43.8 pour 100.

Le maximum atteint par l'ensemble des compagnies correspond, ainsi qu'il a déjà été dit, à l'année 1889 : 381,069,216 voyageurs et 80,722,166 francs de recettes.

Nombre moyen de voyages et dépense moyenne par habitant. — L'évaluation du nombre moyen de voyages par habitant de Paris, et la dépense qui y correspond, forment deux éléments qui ne peuvent être traduits sans un avertissement préalable au lecteur.

En effet, parmi les voyageurs transportés par les divers services des compagnies parisiennes, il en est un certain nombre dont la résidence est en dehors des murs d'enceinte et qui alimentent, pour la plus grande part, les lignes extra-muros des tramways, les bateaux de Charenton et de Suresnes, enfin les lignes de chemins de fer.

Or, en appliquant au chiffre de la population parisienne proprement dite le nombre des voyages effectués et la dépense afférente à ces voyages, on s'expose conséquemment à majorer les moyennes revenant à chaque habitant de Paris.

Pour arriver à une appréciation exacte des éléments qui précèdent, il faudrait faire entrer en ligne de compte la population des communes suburbaines reliées avec l'intérieur de Paris par des moyens de transport; mais encore ici, on se heurterait à de nouvelles difficultés sur lesquelles il est inutile d'insister.

Sous réserve de ces objections, le nombre de voyages par habitant, qui était en 1856, de 52 avec une dépense moyenne annuelle de 18 fr. 23, a progressivement monté atteignant, en 1886, le nombre de 136.9 voyages et une dépense de 29 fr. 91[1].

Le résumé suivant traduit les principales données du tableau n° 7 (p.286-287), qui donne la répartition des voyages et la dépense y relative pour chaque année de recensement et pour chaque compagnie.

ANNÉES de RECENSEMENT.	POPULATION TOTALE.	MOYENNES PAR HABITANT.		ANNÉES de RECENSEMENT.	POPULATION TOTALE.	MOYENNES PAR HABITANT.	
		Voyages.	Dépense.			Voyages.	Dépense.
	habitants.		fr. c.		habitants.		fr. c.
1856.....	1,174,346	52.0	18 23	1876.....	1,988,806	99.0	25 91
1861.....	1,696,741	56.5	17 64	1881.....	2,269,023	135.0	31 04
1866.....	1,825,274	72.0	20 97	1886.....	2,344,550	136.9	29 91
1872.....	1,851,792	78.0	21 41				

[1] Pour les chiffres correspondant au recensement de 1891, voir l'*Appendice*, page 428.

Les chiffres concernant l'année 1886 (dernier recensement considéré dans cette partie) se répartissent ainsi qu'il suit pour chacune des compagnies.

	Nombre de voyages.	Dépense.
Compagnie générale des Omnibus	81.7	14f 80c
Compagnie générale des voitures à Paris	5.2	6 80
Chemin de fer de ceinture	13.2	1 98
Bateaux	9.1	1 33
Tramways nord	10.7	1 50
Tramways sud	10.6	1 56
Omnibus de chemins de fer	0.3	0 25
Chemins de fer (banlieue)	6.1	1 69
ENSEMBLE	136.9	29 91

Causes de l'accroissement du mouvement de la circulation dans Paris. — Les causes qui ont concouru à l'augmentation de la circulation parisienne sont multiples.

La première de toutes est incontestablement l'établissement des chemins de fer, qui ont permis aux personnes de la province et aux étrangers de venir à volonté dans des conditions que l'on ne pouvait rencontrer lors du règne des diligences et des malles-poste, où le nombre des places offertes aux voyageurs était très restreint; la seconde est l'annexion des communes comprises entre l'ancien mur d'octroi et les fortifications. On pourrait considérer comme la troisième de ces causes les diverses expositions, à l'occasion desquelles les compagnies de chemins de fer ont accordé des commodités très grandes au public; puis les trains de plaisir annuels, les voyages circulaires, etc., qui font qu'un certain nombre de voyageurs qu'ils amènent à Paris, y établissent leur demeure définitive.

Voici d'abord quelles ont été à diverses époques, depuis François Ier, sous le règne duquel les voitures à l'usage exclusif des personnes ont fait leur apparition, la superficie et la population de Paris.

ANNÉES.	SUPERFICIE.	POPULATION TOTALE.	NOMBRE MOYEN d'habitants par hectare.	OBSERVATIONS.
	hect. a.	habitants.	habitants.	
1553	(a) 483 61	(?)	(?)	(a) Superficie mesurée par Verniquet.
1600	(a) 507 82	(?)	(?)	(b) Population calculée d'après la moyenne des naissances depuis 1670.
1675	(a) 1,103 91	(b) 540,480	490	(c) Population calculée d'après la moyenne des naissances depuis 1709.
1718	(a) 1,337 08	(c) 506,370	379	(d) Population calculée d'après la moyenne des naissances depuis 1739.
1748	(a) 1,337 08	(d) 553,350	414	(e) D'après les fermiers généraux.
1788	(e) 3,370 36	(f) 599,640	178	(f) Population calculée d'après la moyenne des naissances depuis 1779.
1836	3,402 56	(g) 868,438	255	(g) 2e census par âges.
1861 (h)	7,802 00	(i) 1,696,741	217	(h) Annexion de la banlieue jusqu'aux fortifications (janvier 1861).
1891	7,802 00	(j) 2,447,957	314	(i) 5e census par âges. (j) Recensement de 1891.

Comme presque toutes les données se rattachant au passé, celles qui sont contenues dans le tableau précédent demandent une certaine réserve en ce sens qu'elles ont été établies sur des bases plus ou moins solides, tandis que celles qui se rapportent au siècle courant reposent, au contraire, sur des faits mesurés aussi sérieusement et aussi exactement qu'il est possible.

Cela étant posé, on en déduira que, tandis que la superficie a grandi un nombre considérable de fois par rapport à 1675, la population n'a fait que quadrupler, ce qui amène cette conséquence évidente que le nombre moyen d'habitants par hectare est actuellement moins aggloméré qu'il ne l'était il y a deux cents ans.

Le tableau suivant fait connaître le nombre des voyageurs arrivés à Paris à diverses époques jusques et y compris l'année 1890.

Pour les années intermédiaires entre 1867 et 1890, le lecteur voudra bien consulter le tableau détaillé du mouvement des grandes gares de Paris (ci-après p. 410-413).

ANNÉES.	DÉSIGNATION DES MOYENS DE TRANSPORT.	NOMBRE DE VOYAGEURS ARRIVÉS À PARIS.	
		Par jour.	Par année.
1814.....	733 voitures de toute sorte (178 grandes diligences, 306 diligences ordinaires et 249 petites diligences et voitures des environs de Paris)..	(a) 12,885	(a) 4,703,123
1867 (b).....	Chemins de fer aboutissant à Paris.....	50,071	18,276,026
1868.....	*Idem*.....	46,018	16,821,459
1877.....	*Idem*.....	52,384	19,118,560
1878 (b).....	*Idem*.....	60,806	22,153,970
1888.....	*Idem*.....	89,290	32,680,282
1889 (b).....	*Idem*.....	101,807	37,159,686
1890.....	*Idem*.....	100,147	36,553,518

(a) Le nombre des places offertes en 1814 s'élevait à 7,054,684, mais on calculait, pour l'établissement de la taxe des voitures, qu'un tiers environ de ces places n'était pas occupé; c'est pour cela qu'on n'a fait figurer ici que le nombre utile des places, soit 4,703,123.
(b) Année de l'Exposition universelle.

Intensité et mobilité de la circulation à Paris. — Le mouvement de la circulation parisienne n'est pas et ne peut pas être uniforme. Il se trouve étroitement lié aux conditions climatériques et à d'autres causes, comme les jours de grandes attractions, de grandes fêtes, etc.

C'est ainsi que, pendant la belle saison et particulièrement les dimanches, le public abonde sur les lignes qu'il délaisse pendant la saison hivernale ou pluvieuse; que même, dans les jours de la semaine, les oscillations du mouvement sont très accentuées le matin et le soir, avant et après les heures de travail, tandis qu'à de certaines heures il y a accalmie.

Depuis un certain nombre d'années, la ville de Paris fait procéder, pour la répartition des crédits affectés à l'entretien des chaussées, à des comptages ayant pour objet de mesurer l'intensité de la circulation sur les voies principales de chaque arrondissement.

Les résultats du dernier comptage, publiés jusqu'à présent, se rapportent à l'exercice 1881-1822; mais, en raison de son extension, ce travail ne peut être inséré ici. Le tableau suivant, extrait de la publication officielle, indique le maximum des résultats constatés dans chacun des vingt arrondissements de Paris.

NUMÉROS des arrondissements.	DÉSIGNATION des voies regensées.	NATURE de la chaussée.	LARGEUR de la chaussée.	MOYENNES diurnes. de voitures.	MOYENNES diurnes. de colliers.	CIRCULATION en colliers par mètre de largeur.
			mèt. c.			
Ier	Rue de Rivoli (n° 156)	Pavé.	12 00	33,232	42,038	3,503
IIe	Boulevard des Italiens	Empier^t^.	17 70	20,124	23,684	1,338
IIIe	Boulevard Saint-Martin	Pavé.	12 30	10,925	13,678	1,112
IVe	Boulevard Beaumarchais	Pavé.	17 10	7,405	10,367	606
V^e^	Pont d'Austerlitz	Pavé.	11 07	7,340	10,150	917
VIe	Boulevard Saint-Michel	Pavé.	14 00	8,915	11,684	835
VIIe	Pont de la Concorde	Empier^t^.	8 80	10,003	11,301	1,284
VIIIe	Rue Royale	Empier^t^.	18 00	14,095	16,659	926
IXe	Boulevard de la Madeleine	Empier^t^.	16 60	17,524	21,236	1,279
X^e^	Boulevard Saint-Denis	Pavé.	15 55	14,551	17,689	1,138
XIe	Place de la Bastille (Est)	Pavé.	64 00	22,720	29,108	455
XIIe	Quai de la Râpée	Pavé.	14 00	10,900	15,024	1,073
XIIIe	Quai d'Austerlitz	Pavé.	14 00	6,500	8,938	638
XIVe	Rue Denfert-Rochereau	Pavé.	7 00	3,550	4,444	635
XVe	Rue du Commerce	Pavé.	8 80	1,738	2,202	289
XVIe	Place de l'Étoile	Empier^t^.	38 00	18,311	24,169	636
XVIIe	Boulevard des Batignolles	P. E.	19 20	8,033	10,494	598
XVIIIe	Boulevard de la Chapelle	P. E.	19 00	6,899	9,751	513
XIXe	Rue d'Allemagne	Pavé.	14 00	4,931	7,451	532
XXe	Cours de Vincennes	P. E.	28 00	3,150	4,133	148

Le plus grand mouvement se fait évidemment au centre (rue de Rivoli, n° 156), où se croisent les voitures allant vers les quatre points cardinaux, c'est-à-dire de la rive gauche à la rive droite, et réciproquemment, et des quartiers de l'est vers ceux de l'ouest.

Si l'on ne considère que le mouvement des *voitures publiques*, on voit, d'après le Plan n° 3, que c'est encore entre la place du Palais-Royal et celle du Châtelet où il passe le plus grand nombre de lignes d'omnibus.

On trouve, en effet, au carrefour des rues de Rivoli et du Pont-Neuf les lignes suivantes : tramway du Louvre au cours de Vincennes; omnibus de la place Saint-Michel à la gare Saint-Lazare, de Saint-Philippe-du-Roule à la gare de Lyon, de la porte Maillot à l'Hôtel-de-Ville, des Batignolles au Jardin-des-Plantes, de la place Pigalle à la Halle aux Vins, du Maine à la gare du Nord, enfin l'omnibus spécial de l'Hôtel-de-Ville à la gare Saint-Lazare, soit 8 lignes.

La circulation dominicale à Paris se compose exclusivement de voitures de promenade, soit bourgeoises, soit de louage, et des voitures de transport en commun. Elle est particulièrement intense entre les grands boulevards et le bois de Boulogne par la rue Royale, la place de la Concorde et l'avenue des Champs-Élysées.

Sous les règnes de Louis XIV, Louis XV et Louis XVI, c'était le Cours-la-Reine qui était la promenade favorite des parisiens. On y voyait des carrosses et des toilettes dont l'éclat est inconnu de nos jours.

En rapprochant le plan de Paris actuel de celui de 1836 (Plan n° 2), on est frappé du changement qui s'est opéré dans les courants de transport publics.

Tandis qu'à présent l'intensité de la circulation se fait sentir de l'est vers l'ouest, en 1836 — avant les grandes percées — ce mouvement se portait du sud au nord, entre la place Saint-Sulpice et la porte Saint-Denis, par les rues du Petit-Bourbon (aujourd'hui Saint-Sulpice), de l'Ancienne-Comédie, le Pont-Neuf, les rues de la Monnaie, Saint-Honoré, Croix-des-Petits-Champs, la place des Victoires, et la rue de Cléry.

L'étude de ces plans révèle des faits curieux qui constituent la véritable histoire de Paris au point de vue de ses moyens de transport.

Beaucoup de rues qui, il y a cinquante ans, étaient remarquables par le mouvement des piétons et des voitures, sont maintenant absolument désertes : tel est l'effet de la décentralisation, qui semble viser constamment l'ouest de la capitale.

Accidents de voitures. — Une circulation aussi intense ne peut manquer de causer à chaque instant des accidents de personnes plus ou moins graves.

Ces accidents, toujours trop nombreux, sont indiqués dans le tableau qui suit, pour la période de 1885 à 1890. Le bilan de cette dernière année comprend 1,706 victimes, dont 1,632 ayant reçu des blessures et 76 ayant trouvé la mort.

On reconnait, à l'examen de ces chiffres, la prudence du sexe féminin, qui ne figure dans les blessés que pour 469, contre 1,163 individus du sexe masculin, et pour 13 morts contre 63, en supposant, toutefois, une circulation égale pour chaque sexe.

Relevé des accidents de voitures enregistrés à la Préfecture de police pendant les années 1885 à 1890.

ÉLÉMENTS.			ANNÉES 1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
De 0 à 1 an.	Blessures accidentelles.	Masc.	»	»	2	1	»	»
		Fém.	»	1	»	1	»	3
	Morts accidentelles.	Masc.	»	»	»	»	1	»
		Fém.	»	1	»	»	»	»
De 1 à 5 ans.	Blessures accidentelles.	Masc.	22	27	28	31	30	28
		Fém.	20	15	23	15	17	23
	Morts accidentelles.	Masc.	3	5	4	6	4	2
		Fém.	1	1	4	3	4	1
De 5 à 15 ans.	Blessures accidentelles.	Masc.	92	101	122	111	140	112
		Fém.	25	41	46	46	41	39
	Morts accidentelles.	Masc.	6	1	6	4	5	5
		Fém.	»	1	1	1	»	5
De 15 à 35 ans.	Blessures accidentelles.	Masc.	283	346	325	385	378	331
		Fém.	97	126	100	135	164	115
	Morts accidentelles.	Masc.	12	15	22	16	17	12
		Fém.	1	1	2	1	4	3
De 35 à 60 ans.	Blessures accidentelles.	Masc.	438	475	460	557	564	524
		Fém.	165	217	157	159	232	174
	Morts accidentelles.	Masc.	27	18	21	20	24	34
		Fém.	3	2	4	1	5	1
De 60 ans et au-dessus.	Blessures accidentelles.	Masc.	149	186	201	193	230	168
		Fém.	103	102	106	113	118	115
	Morts accidentelles.	Masc.	19	7	7	5	21	10
		Fém.	4	7	4	6	7	3
TOTAUX.	Blessures accidentelles.	Masc.	984	1,136	1,138	1,278	1,351	1,163
		Fém.	410	500	432	472	572	469
	Morts accidentelles.	Masc.	67	44	60	55	72	63
		Fém.	9	13	15	12	20	13

Droits perçus par la ville de Paris pour le stationnement des voitures publiques. — Les droits perçus par la ville de Paris pour le stationnement des voitures publiques se sont élevés dans de vastes proportions.

La perception faite en 1845 sur un stationnement moyen par jour de 2,045 voitures produisit une recette de 442,000 francs.

Cette recette portait sur 740 cabriolets, 300 coupés, 600 fiacres, 60 cabriolets de l'extérieur et 345 omnibus.

En 1866, elle atteignait 2,644,766 fr. 48 et l'année suivante, 3,150,250 francs.

Il est intéressant de développer cette dernière somme, qui nous reporte à vingt ans en arrière :

Compagnie générale des Omnibus (500 voitures. — Traité de 1860)	1,000,000f 00c	
Voitures supplémentaires de cette compagnie : circulant pendant toute l'année, 150 voitures	150,000 00	
Voitures supplémentaires de cette compagnie : circulant pendant un trimestre, 20 voitures	5,000 00	1,184,000f 00c
Service spécial qu'elle a déclaré vouloir établir pendant la durée de l'Exposition, 58 voitures	29,000 00	
Omnibus de chemins de fer (taxe de 1,000 francs par voiture; délibération du 11 avril 1862, 24 voitures)		24,000 00
Omnibus de chemins de fer desservant les gares et partant des cours intérieures (15 voitures taxées à 400 francs.)		6,000 00
Voitures de la voie ferrée, de la place de la Concorde à Sèvres, Boulogne et Versailles (10 voitures taxées à 600 francs et 5 à 400 francs)		8,000 00
Voitures de banlieue (30 voitures taxées à 400 francs)		12,000 00
Voitures de place et de remise (taxe de 365 francs par voiture; arrêté préfectoral du 24 mai 1866) :		
5,000 voitures pendant l'année	1,825,000f 00c	
500 voitures dont on suppose la mise en service pendant la durée de l'Exposition, soit 6 mois	91,250 00	1,916,250 00
TOTAL ÉGAL		3,150,250 00

En 1890, les recettes des voitures publiques procuraient à la Ville une somme de 5,653,375 fr. 35 dont voici le détail :

1° Droits de stationnement des voitures de place et de remi e :		
Compagnie générale des voitures à Paris		993,346f 20c
Compagnie l'Urbaine		463,251 20
Voitures appartenant à divers		2,035,942 20
TOTAL		3,492,539 60
2° Droits de stationnement des omnibus et tramways :		
Omnibus de la Compagnie générale	1,226,951f 09c	
Omnibus de correspondance avec les chemins de fer	16,881 62	
Omnibus des voies ferrées	85,375 48	
Omnibus dits rabatteurs et voitures de banlieue	2,573 80	2,036,769 70
Tramways (Compagnie générale des Omnibus)	483,048 30	
Tramways nord	61,260 74	
Tramways sud	160,678 68	
3° Redevances pour occupation de parties du sol de la voie publique par les bureaux d'omnibus et de tramways :		
Compagnie générale des Omnibus	52,396f 52c	
Tramways nord	8,027 80	
Tramways sud	6,505 90	67,099 05
Droits d'enregistrement des locations	168 83	
4° Recettes diverses afférentes au service des voitures		56,967 00
TOTAL ÉGAL		5,653,375 35

2° ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION PENDANT L'ANNÉE 1890.

Mouvement général de la circulation. — Les tableaux n°s 8 et 9 ont été spécialement affectés au mouvement des voyageurs pendant l'année 1890. Ils présentent des données qui n'ont pu trouver place dans les relevés des années antérieures par suite du trop grand développement qu'elles comportent.

Avant d'analyser ces tableaux, qui n'ont trait qu'aux *transports publics*, il a semblé utile de déterminer, d'une manière aussi précise que possible, le mouvement général de la circulation parisienne; mais, pour cela, il est nécessaire de faire un retour sur les pages précédentes.

On a vu que le nombre de voitures de toute espèce pouvant circuler dans la capitale s'élevait au chiffre considérable de 45,085 (dont 12,893 à l'usage des particuliers, 2,754 servant au transport en commun des voyageurs, 13,846 voitures de place et de remise; enfin, 15,592 voitures servant au transport des marchandises, à l'entretien de la voie publique et au transport des vidanges et immondices), et que le nombre des personnes transportées par les services à itinéraire fixe (omnibus, tramways, bateaux et chemins de fer) a été de 328,378,384, ci..... 328,378,384

Si l'on ajoute à ce chiffre déjà éloquent :

Les facteurs transportés par les voitures de l'Administration des Postes et des télégraphes..... 1,255,530

le chiffre correspondant aux constatations *exactes* s'élève à..... 329,633,914

Le mouvement *approximatif* des autres services peut être évalué de la manière suivante :

1° Voyageurs transportés par les voitures de louage, soit 5,857 voitures (effectif moyen pouvant trouver place aux stations), à raison de 12 voyageurs par voiture et par jour (5,857 × 12 × 365) [1]..... 25,653,660

2° Voyageurs transportés par 12,893 voitures bourgeoises, à raison de 3 personnes par jour, en moyenne (12,893 × 3 × 365)..... 14,117,835

On arrive ainsi à un total général de..... 369,405,409

personnes, non compris celles transportées par les voitures de courses, dont il est matériellement impossible de contrôler le nombre.

Rapport entre le nombre des places offertes et le nombre des places occupées. — Le nombre des places offertes au public par l'ensemble des compagnies parisiennes de transport en commun s'est élevé, pour l'année 1890, à 494,530,979 sur lesquelles 307,018,197 ont été occupées, soit les *62 centièmes* seulement.

Encore est-il utile de faire remarquer que, dans le premier de ces nombres, on n'a pas compris le nombre des places devenues vacantes en cours de route, lequel représente au moins un tiers du nombre total des voyageurs transportés, et abaisse considérablement le rapport de 62 p. 100 indiqué plus haut.

Ce rapport, on le voit, doit donc être considéré comme un maximum.

Le tableau ci-après contient des faits très intéressants et donne la mesure exacte de l'utilisation du matériel de transport public.

---

[1] La part calculée sur ces bases revenant à la Compagnie générale des voitures à Paris, figure dans ce chiffre pour 11,358,408 voyageurs.

Nombre de courses effectuées, de places offertes et de places occupées en 1890.

DÉSIGNATION des compagnies de transport en commun.	NOMBRE de voyages effectués.	NOMBRE de places offertes. (1)	NOMBRE de places occupées. (2)	RAPPORT entre le nombre des places occupées et celui des places offertes.
	courses.			p. 100
1° Compagnie générale des Omnibus.				
Omnibus.. à 26, 28 et 30 places	1,797,107	49,196,478	48,354,173	98
Omnibus.. à 40 places	(a) 1,467,068	(a) 58,682,720	(a) 65,440,288	112
Tramways ordinaires et spéciaux	1,517,614	78,771,922	72,717,702	92
Voies ferrées	163,038	16,629,876	11,023,300	66
ENSEMBLE	4,944,917	203,280,996	197,535,463	97
2° Compagnies de tramways.				
Réseau Nord	655,071	56,333,800	25,603,626	45
Réseau Sud	678,518	60,016,503	26,254,553	44
ENSEMBLE	1,331,589	116,350,303	51,858,179	45
3° Bateaux parisiens.	traversées.			
Traversée (Austerlitz-Auteuil)	76,686	(b) 19,609,946	8,389,670	44
Charenton-Auteuil	74,260	(c) 20,421,500	12,849,272	63
Tuileries-Suresnes	26,433	(d) 7,929,900	2,313,025	29
ENSEMBLE	177,346	47,361,344	23,591,967	50
4° Chemin de fer de Ceinture.	trains.			
Ligne d'Auteuil	110,236	60,693,737	15,867,845	26
Ligne du Champ-de-Mars à Puteaux et raccordement de Grenelle	14,876	7,028,283	867,345	12
Rive droite	50,363	29,763,576	10,260,880	34
Rive gauche	51,008	30,052,740	7,036,518	23
ENSEMBLE	225,983	127,538,336	34,032,588	27
TOTAUX GÉNÉRAUX	6,679,835	494,530,979	307,018,197	62
Services de banlieue. (Compagnie générale des Omnibus)	125,495	—	692,901	
Petites voitures, omnibus de chemins de fer, etc.	.....	.....	32,025,694	
TOTAL GÉNÉRAL	.....	.....	339,736,792	

(1) Non compris le renouvellement en cours de route.
(2) Y compris le renouvellement en cours de route.
(a) Ces chiffres se rapportent exclusivement aux voitures restées desservies, pendant toute l'année, par des voitures à 40 places.
(b) Calcul effectué sur une contenance moyenne de 248 voyageurs par bateau.
(c) Bateaux à 275 voyageurs.
(d) Bateaux à 300 voyageurs.

Répartition du mouvement de la circulation pendant l'année 1890 : 1° par saison et par mois; 2° par nature de places; 3° par nature de trajet. — Le tableau n° 9 présente, pour chacun des mois de l'année 1890, la part prise par compagnie dans le mouvement général de cette année. On en trouvera le résumé ci-après, du moins en ce qui concerne les compagnies de *transport en commun*.

Le maximum de la circulation correspond à la saison de printemps (87,736,081 voyageurs, ou 27.5 p. 100) et au mois de juin, pendant lequel les compagnies ont transporté 30,011,276 voyageurs (un million par jour) soit 9.4 p. 100.

Le minimum revient à la saison hivernale, représentée par 71,893,281 voyageurs (22.5 p. 100) et au mois de décembre, pendant lequel 21,431,985 voyageurs (6.7 p. 100) seulement ont fait usage des moyens de transport publics.

Nombre de voyageurs transportés par saison et par mois, en 1890.

SAISONS	ET MOIS.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS. TOTAL.	P. 100.	SAISONS	ET MOIS.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS. TOTAL.	P. 100.
Hiver	Janvier.....	24,428,760	7.6	Été...	Juillet.....	29,236,733	9.2
	Février.....	21,551,195	6.8		Août.....	27,918,951	8.8
	Mars.....	25,913,326	8.1		Septembre...	27,505,648	8.6
	ENSEMBLE..	71,893,281	22.5		ENSEMBLE..	84,661,332	26.6
Printemps.	Avril.....	27,726,908	8.7	Automne.	Octobre.....	27,892,709	8.7
	Mai.....	29,997,897	9.4		Novembre...	25,454,027	8 0
	Juin.....	30,011,276	9.4		Décembre...	21,431,985	6.7
	ENSEMBLE..	87,736,081	27.5		ENSEMBLE..	74,778,811	23.4
				TOTAUX.....		(a) 319,069,505	100.0

(a) Si l'on ajoute à ce chiffre le nombre des voyageurs transportés par les Petites voitures (11,358,408), par les omnibus et voitures de chemins de fer (2,657,014) et par les chemins de fer de banlieue (18,010,272), on retrouve le chiffre total de 339,736,792 voyageurs, déjà cité.

Les 339,736,792 personnes transportées pendant l'année 1890 se répartissent de la manière suivante, quant à la nature du trajet (tableau n° 8) :

Voyageurs transportés sans correspondance (ou par trajet direct).....	299,547,553	339,736,792
Voyageurs ayant usé du droit à la correspondance.....	40,189,239	

On trouve de même que ces 339,736,792 voyageurs ont circulé comme il suit :

Voyageurs n'ayant pas franchi la zone fortifiée..	276,425,050	339,736,792
Voyageurs ayant circulé de l'intérieur de Paris vers la banlieue, et réciproquement.....	34,079,914	
Voyageurs transportés en dehors de l'enceinte fortifiée.....	29,231,828	

La répartition, au point de vue des places occupées (même tableau) donne les résultats suivants :

	1re classe. (ou intérieur).	2e classe (ou impériale).	Ensemble.
Compagnie générale des Omnibus.....	116,196,430	82,031,934	198,228,364
Tramways (réseau nord)...	12,112,853	13,490,773	25,603,626
Tramways (réseau sud)....	15,300,271	10,954,282	26,254,553
Chemin de fer de ceinture..	2,755,866	31,276,722	34,032,588
ENSEMBLE.....	146,365,420	137,753,711	284,119,131
Petites voitures, bateaux, omnibus de chemins de fer, etc.....			55,617,661
TOTAL ÉGAL.....			339,736,792

CHAPITRE VII.

ORDONNANCES ET ARRÊTÉS DE POLICE REGLEMENTANT LES COMPAGNIES ACTUELLES DE TRANSPORT DANS PARIS ET LE PERSONNEL Y ATTACHÉ.

I. — TRANSPORTS A VOLONTÉ OU A ITINÉRAIRE FACULTATIF.

1° Ordonnance du 26 mai 1866 concernant les voitures de place [1]

NOUS, Préfet de Police,

Vu :

1° Les lois des 14 décembre 1789 (art. 50), 16-24 août 1790 (titre XI), 19-22 juillet 1791 et 9 vendémiaire an VI (30 septembre 1797);

2° Les arrêtés des consuls, en date des 12 messidor an VIII (1er juillet 1800) et 3 brumaire an IX (25 octobre 1800) et la loi des 10-15 juin 1853;

3° Les articles 459, 460, 461, 474, 475, 476, 478, 482 et 484 du Code pénal;

4° Le décret impérial du 9 juin 1808 et les ordonnances royales des 23 octobre 1816, 30 décembre 1818 et 22 juillet 1829, relatifs au droit de location, au profit de la ville de Paris, des divers emplacements affectés au stationnement des voitures de louage;

5° L'ordonnance de police du 10 juillet 1857, concernant les voitures de place [2];

6° Le décret impérial en date du 23 mai 1866, relatif à la mise en circulation dans Paris des voitures publiques de place ou de remise, à l'heure et à la course;

7° L'arrêté de M. le Préfet de la Seine, en date du 24 de ce mois, qui fixe le tarif des voitures de place;

Considérant qu'il est utile de publier dans un nouveau règlement les principales dispositions de police intéressant le service des voitures de place, sous le régime de la liberté de l'industrie que le Gouvernement vient de proclamer,

ORDONNONS ce qui suit :

TITRE PREMIER. — DES OBLIGATIONS PERSONNELLES AUX ENTREPRENEURS.

ARTICLE PREMIER. — Toute personne qui voudra mettre en circulation et faire stationner sur la voie publique, dans Paris, une voiture de place destinée au transport des voyageurs à l'heure et à la course, devra en faire la déclaration à la Préfecture de police et justifier du payement préalable de la redevance représentant le droit de location du domaine municipal, au moyen d'une quittance qui lui aura été délivrée par les soins de la Préfecture de la Seine.

La déclaration devra énoncer les nom, prénoms, domicile, siège d'établissement et les divers dépôts de voitures du déclarant.

---

[1] L'arrêté préfectoral du 7 juin 1890, concernant les *voitures munies du compteur horo-kilométrique*, est inséré au chapitre des « Voitures de louage », ci-dessus, p. 58 et suiv.

[2] Voir les principales dispositions de cette ordonnance, ci-après, p. 238-243.

En cas de cessation de roulage d'une ou de plusieurs de ses voitures, le propriétaire devra également en faire la déclaration et rapporter les papiers de la voiture ou des voitures retirées de la circulation.

En cas de changement de domicile ou de siège d'établissement, d'ouverture ou de fermeture d'un dépôt, la déclaration de ce changement devra être faite au moins quarante-huit heures à l'avance.

II. — Chaque voiture devra être pourvue, par les soins de l'entrepreneur :

1° D'un livret de maître qui contiendra les règlements concernant les voitures de place;

2° D'un permis de circulation et de station indiquant le numéro de police et le nombre de places de la voiture.

III. — Il y aura constamment dans l'intérieur des voitures de place une plaque indicative du numéro et des tarifs.

Le modèle de cette plaque sera déterminé par nous.

TITRE II. — DES OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX COCHERS.

IV. — Tout cocher de voiture de place sera tenu de porter un uniforme dont le modèle sera approuvé par nous. Tout cocher qui cessera de faire partie du service n'aura plus droit de porter cet uniforme.

V. — Il est expressément défendu aux cochers dont les voitures ne seront pas louées, de les faire stationner sur des points non affectés au stationnement, de racoler les passants, de parcourir la voie publique au pas ou en faisant exécuter aux voitures, sur la même ligne, un va-et-vient, tous actes constituant la maraude qui leur est formellement interdite.

Cependant, lorsque le cocher, ayant sa voiture libre, sera rencontré sur un point quelconque de la voie publique par des personnes qui voudront faire usage de cette voiture, il devra marcher à leur réquisition et aux prix des tarifs.

VI. — Il leur est défendu de débrider entièrement leurs chevaux lorsqu'ils leur donneront à boire ou à manger.

Ils leur enlèveront seulement le mors de la bouche. Après l'abreuvement des chevaux, l'eau qui pourrait rester au fond des seaux devra être versée dans le ruisseau avec précaution, de manière à ne pas atteindre les passants.

TITRE III. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

VII. — Les paragraphes 1, 2 et 3 du titre II (moins l'article 34) de l'ordonnance du 10 juillet 1857; les articles 46, 47 et 49 de la même ordonnance, et les articles 4 et 5 de la présente ordonnance seront imprimés par extraits et affichés dans tous les bureaux des stations de voitures de place.

VIII. — En cas d'infraction aux dispositions prescrites par les articles 4, 10, 24, 25, 43 (1er alinéa), 49 de l'ordonnance de police du 10 juillet 1857, et aux articles 4 et 5 de la présente ordonnance, la voiture sera conduite, par mesure disciplinaire, à la fourrière de la Préfecture de police, sans préjudice des poursuites judiciaires à exercer contre le contrevenant.

Sera également conduite à la fourrière sans préjudice, s'il y a lieu, de telles autres poursuites qu'il appartiendra :

1° Toute voiture qui serait mise en circulation sans être numérotée et estampillée, ou à l'aide de faux numéros ou de fausses estampilles;

2° Toute voiture qui, même après avoir été numérotée et estampillée, ne serait pas

en bon état de service et de propreté, ou pourrait, par quelque cause que ce soit, compromettre la sûreté publique.

IX. — Les contraventions à la présente ordonnance seront constatées par des procès-verbaux ou rapports qui nous seront transmis par les fonctionnaires, préposés ou agents qui les auront dressés. Il pourra être pris, envers les cochers contrevenants, telles mesures administratives qu'il appartiendra, sans préjudice des poursuites à exercer contre eux devant les tribunaux.

X. — Les articles 4, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, les paragraphes 1, 2 et 3 du titre II (moins l'article 34); les articles 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 54, 55 et 57 de l'ordonnance de police du 10 juillet 1857 continueront de recevoir leur exécution. Les autres articles de la même ordonnance sont rapportés, ainsi que tous les règlements et décisions qui sont contraires à la présente ordonnance.

XI. — La présente ordonnance recevra son exécution à partir du 15 juin 1866.

Elle sera imprimée et affichée dans Paris et dans toutes les communes du ressort de la Préfecture de police.

Les commissaires de police, le chef de la police municipale, les officiers de paix, le contrôleur de la fourrière, les contrôleurs ambulants, les surveillants des stations et les autres préposés de la Préfecture de police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en assurer l'exécution.

Elle sera adressée, en outre, à MM. les sous-préfets de Saint-Denis et de Sceaux, à M. le colonel de la garde de Paris et à M. le chef d'escadron, commandant la gendarmerie de la Seine, qui sont chargés de tenir la main à son exécution par tous les moyens mis à leur disposition.

Le Préfet de Police,

J.-M. PIETRI.

Par le Préfet de Police :

Le Secrétaire général,

DUVERGIER.

2° Ordonnance du 26 mai 1866 concernant les voitures de remise

NOUS, Préfet de Police,

Vu :

1°, 2°, 3°, 4° (même libellé qu'à l'ordonnance sur les voitures de place, p. 232).

5° L'ordonnance de police du 24 décembre 1857, concernant les voitures sous remise et de remise [1];

6° et 7° (voir l'ordonnance sur les voitures de place p. 232);

Considérant qu'il est utile de publier dans un nouveau règlement les principales dispositions de police intéressant le service des voitures de remise, sous le régime de la liberté de l'industrie que le Gouvernement vient de proclamer,

---

(1) Voir ci-après, p. 244 et suiv.

ORDONNONS ce qui suit :

TITRE PREMIER. — DES VOITURES DITES DE REMISE.

§ 1er. — *Des obligations imposées aux entrepreneurs de voitures de remise destinées à marcher à l'heure et à la course.*

ARTICLE PREMIER. — Tout individu qui voudra mettre en circulation dans Paris et faire stationner dans un lieu de remisage, avec ou sans faculté de stationner et charger sur la voie publique, concurremment avec les voitures de place, des voitures dites *de remise*, pour marcher à l'heure et à la course, sera tenu de faire préalablement à la Préfecture de police, la déclaration de ses nom, prénoms, domicile et siège d'établissement, ainsi que de l'espèce de voitures qu'il se propose d'exploiter.

Dans le cas où un entrepreneur voudrait avoir la faculté de faire stationner et charger ses voitures sur la voie publique, il devra justifier du payement préalable de la redevance municipale, représentant le droit de location du domaine municipal, au moyen d'une quittance qui lui aura été délivrée par les soins de la Préfecture de la Seine.

Tout entrepreneur qui cessera de faire circuler une ou plusieurs voitures devra en faire immédiatement la déclaration à la Préfecture de police et rapporter les papiers des voitures.

En cas de changement de domicile ou de siège d'établissement, la déclaration devra en être faite quarante-huit heures à l'avance.

II. — Tout entrepreneur de voitures de remise sera tenu de se pourvoir pour chacune de ses voitures :

1° D'un livret de maître qui contiendra les règlements concernant les voitures qu'il exploite;

2° D'un permis de circulation et, s'il y a lieu, d'un permis de station, indiquant le numéro, le nombre des places de la voiture et les lieux de remisage où elle sera autorisée à stationner.

III. — Il y aura constamment dans l'intérieur des voitures de remise une plaque indicative du numéro et des tarifs.

Le modèle de cette plaque sera déterminé par nous.

IV. — Les voitures de remise seront numérotées et estampillées.

Le mode de numérotage et toutes les opérations qui y sont relatives seront réglés par un arrêté spécial.

V. — Il est formellement interdit de faire stationner des voitures de remise, marchant à l'heure et à la course, dans des locaux qui n'auraient pas été préalablement autorisés par nous.

Toute voiture autorisée à circuler devra être pourvue d'un lieu de remisage dans Paris, à moins qu'elle ne soit autorisée à stationner sur la voie publique.

§ 2. — *Des obligations imposées aux cochers de voitures de remise.*

VI. — Tout cocher de voiture de remise sera tenu de porter un uniforme dont le modèle sera adopté par nous.

Tout cocher qui cessera de faire partie du service n'aura plus le droit de porter cet uniforme.

VII. — Aucun cocher ne pourra conduire une voiture de remise sans être muni :

1° D'un bulletin d'entrée en service;

2° De cartes indicatives du numéro et des tarifs de la voiture;

3° D'une feuille de travail, sur laquelle il inscrira l'heure d'arrivée dans un lieu de remisage ou sur une station de la voie publique, lorsqu'il aura la faculté de s'y arrêter; l'heure du départ, l'endroit où il aura chargé à domicile, et, s'il conduit une voiture autorisée à stationner et charger sur la voie publique, les points de cette voie où les voyageurs auront été pris, et, dans tous les cas, les points sur lesquels ces derniers auront été déposés.

Chaque cocher devra toujours avoir dans sa voiture :

1° Le livret de maître contenant les règlements sur les voitures de remise;

2° Le permis de circulation de la voiture;

3° Le permis de station, si la voiture est autorisée à stationner et charger sur la voie publique;

4° Le laissez-passer de l'administration des contributions indirectes.

Les cochers devront présenter les pièces dont il s'agit à toute réquisition des agents de l'autorité.

Pour le cocher propriétaire de la voiture, le permis de conduire remplacera le bulletin d'entrée en service.

VIII. — Il est formellement interdit aux cochers de faire boire et manger leurs chevaux sur aucun point de la voie publique.

Cependant, lorsque la voiture sera louée, le cocher pourra faire manger l'avoine sur la voie publique, mais à la condition expresse qu'il se tiendra à la tête de ses chevaux pendant tout le temps qu'ils mangeront et que l'avoine sera renfermée dans une musette attachée à la tête du cheval.

L'interdiction portée au premier alinéa du présent article ne s'applique pas aux voitures autorisées à stationner sur la voie publique, lorsqu'elles seront sur les emplacements à ce affectés.

IX. — Il est expressément défendu aux cochers dont les voitures ne seront pas louées de les faire stationner, même momentanément, sur aucun point de la voie publique, si ce n'est sur les emplacements à ce affectés par l'administration et dans le cas prévu en l'article 1er ci-dessus, où les voitures auront été autorisées à stationner et charger sur la voie publique.

Hors ce cas, toute voiture libre devra être ramenée directement à sa remise. Il est formellement interdit au cocher de charger en route, sous quelque prétexte que ce soit.

Le cocher d'une voiture autorisée à stationner et charger sur la voie publique devra, au contraire, lorsqu'il sera rencontré, ayant sa voiture libre, par des personnes qui voudront faire usage de cette voiture, marcher à leur réquisition et au prix des tarifs; mais il lui est expressément défendu de racoler les passants et d'offrir sa voiture au public par paroles ou par gestes, de parcourir les rues au pas ou en faisant exécuter à sa voiture, sur la même ligne, un va-et-vient, tous actes constituant la maraude, qui est formellement interdite.

X. — Les cochers de voitures de remise, lorsqu'ils feront stationner leurs voitures sur les emplacements à ce affectés, seront tenus de se conformer à toutes les prescriptions contenues aux articles 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44 et 45 de l'ordonnance du 10 juillet 1857, ainsi qu'aux dispositions des articles 5 et 6 de l'ordonnance de police du 26 mai 1866, concernant les voitures de place, qui seront imprimés et affichés à la suite de la présente ordonnance.

TITRE II. — DES VOITURES DITES DE GRANDE REMISE.

Des obligations imposées aux entrepreneurs de voitures de grande remise destinées à être louées à la journée, à la semaine, au mois et à l'année.

XI. — Tout individu qui voudra exercer la profession de loueur de voitures dites de *grande remise*, destinées à marcher à la journée, à la semaine, au mois et à l'année, sera tenu de faire préalablement, à la Préfecture de police, la déclaration de ses nom, prénoms et siège d'établissement, du nombre ainsi que de l'espèce de voitures qu'il se propose de mettre en circulation.

XII. — Tout loueur qui cessera de faire circuler une ou plusieurs voitures, devra en faire la déclaration à la Préfecture de police et rapporter les papiers des voitures.

En cas de changement de siège d'établissement, la déclaration devra en être faite quarante-huit heures à l'avance.

XIII. — Les voitures de grande remise seront présentées à la fourrière pour y être reçues par les experts.

Elles devront être remisées dans des locaux intérieurs et fermés.

XIV. — Les cochers des voitures dites de *grande remise* seront tenus de se conformer aux articles 21, 23, 24, 25, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 et 42 (2e et 3e alinéas), 43 et 44 de l'ordonnance de police du 24 décembre 1857 [1], à l'article 7 (excepté les 3e, 4e, 6e et 8e alinéas) et à l'article 9 de la présente ordonnance.

XV. — Les cochers au service des personnes qui feront usage des voitures louées à la journée, à la semaine, au mois ou à l'année, ne seront pas assujettis aux dispositions des articles 20, 21 et 23 de l'ordonnance du 24 décembre 1857 [1] ni aux dispositions des articles 6 et 7 (2e, 3e, 4e, 6e et 8e alinéas) de la présente ordonnance.

TITRE III. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

XVI. — La présente ordonnance sera affichée par extraits sur les bureaux de surveillants des stations des voitures de place.

XVII. — En cas d'infraction aux articles 14, 20, 35 et 50 de l'ordonnance du 24 décembre 1857 [1] et aux articles 1, 2, 5, 6, 7 et 9 de la présente ordonnance, la voiture sera conduite, par mesure administrative, à la fourrière de la Préfecture de police, sans préjudice des poursuites judiciaires à exercer contre le contrevenant.

Sera également conduite à la fourrière, sans préjudice, s'il y a lieu, de telles autres poursuites qu'il appartiendra :

1° Toute voiture sous remise qui circulerait sans être numérotée ou estampillée, ou à l'aide de faux numéros ou de fausses estampilles;

2° Toute voiture qui, même après avoir été numérotée ou estampillée, ne serait pas en bon état de service et de propreté, ou pourrait, par quelque cause que ce soit, compromettre la sûreté publique;

3° Toute voiture de grande remise qui serait trouvée faisant un service à la course ou à l'heure.

XVIII. — Les contraventions à la présente ordonnance seront constatées par des procès-verbaux ou rapports qui nous seront transmis par les fonctionnaires, préposés ou agents qui les auront dressés.

---

[1] Voir ci-après, p. 244.

XIX. — Les articles 6, 8, 12, 13, 14, le § 3 du titre Ier, les articles 21, 23, 24, 25, le § 5 du titre Ier, les articles 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 55, 56, 57, 60 et 61 de l'ordonnance de police du 24 décembre 1857 [1] continueront de recevoir leur exécution.

Les autres articles de la même ordonnance sont rapportés ainsi que tous les règlements et décisions qui sont contraires à la présente ordonnance.

XX. — La présente ordonnance recevra son exécution à partir du 15 juin 1866. Elle sera imprimée etc., (la suite, comme aux *voitures de place*, ci-dessus, p. 234).

Le Préfet de Police,
J.-M. PIÉTRI.

Par le Préfet de Police :

Le Secrétaire général,
DUVERGIER.

3° Dispositions extraites de l'Ordonnance de police du 10 juillet 1857, concernant les voitures de place.

TITRE PREMIER. — DES OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX ENTREPRENEURS DE VOITURES DE PLACE.

§ 1er. — *Des obligations personnelles aux entrepreneurs.*

ART. IV. — Il est fait expresse défense de mettre en circulation des voitures qui ne seraient pas en bon état de solidité et de propreté, ou qui ne réuniraient pas toutes les conditions prescrites.

L'emploi de chevaux entiers, vicieux, atteints de maladies ou d'infirmités qui les rendraient impropres au service est interdit.

§ 2. — *Des obligations imposées aux entrepreneurs, relativement aux cochers qu'ils emploient.*

ART. VI. — Tout entrepreneur ne pourra employer que des cochers porteurs d'un permis de conduire et d'un bulletin d'entrée en service, délivrés par nous.

Le jour même de leur entrée en service, l'entrepreneur fera prendre à la Préfecture de police, leur permis de conduire.

Quand ils quitteront l'entrepreneur, il sera tenu de rapporter ces permis dans les vingt-quatre heures de leur sortie.

ART. VII. — L'entrepreneur devra, en prenant un cocher, inscrire la date de son entrée en service sur le permis de conduire et sur le bulletin.

Lorsque le cocher quittera le service de l'entrepreneur, il sera fait mention, sur son permis, de la date de sa sortie.

ART. VIII. — L'entrepreneur tiendra un registre sur lequel il inscrira, de suite, les noms, prénoms et domiciles de ses cochers, ainsi que les numéros de leur inscription à la Préfecture de police.

---

[1] Voir les principales dispositions de cette ordonnance, ci-après, p. 244.

Il y inscrira aussi, chaque jour, le numéro de la voiture dont la conduite leur aura été confiée.

Il sera tenu de représenter, à toute réquisition des agents de l'autorité, le registre dont il s'agit, qui devra être visé, dans les cinq premiers jours de chaque mois, par le contrôleur de la fourrière.

Il conservera le registre, au moins pendant un an, à compter du jour de la dernière inscription.

ART. IX. — Lorsque l'entrepreneur ne pourra faire comparaître devant l'autorité compétente le cocher prévenu de délit ou de contravention, il sera tenu de faire, dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police, le dépôt du permis de conduire.

ART. X. — Il est formellement défendu d'employer un cocher auquel le permis de conduire aura été retiré.

Lors du retrait de ce permis, l'entrepreneur le rapportera dans les vingt-quatre heures de l'avis qui lui en sera donné.

ART. XI. — L'entrepreneur délivrera à chacun de ses cochers, pour les courses de la journée, une feuille de travail et un nombre suffisant de cartes indicatives du numéro et du tarif de la voiture.

Ces cartes et la feuille de travail devront être conformes au modèle adopté par nous.

Les cartes ne pourront être surchargées ni altérées en aucune manière.

Les feuilles de travail devront être conservées, pendant six mois au moins, à la disposition de l'autorité.

TITRE II. — DES COCHERS DES VOITURES DE PLACE.

§ 1er. — *Des obligations imposées aux cochers dans leurs rapports avec l'administration et avec les entrepreneurs.*

ART. XII. — La profession de cocher de voitures dites *de place* ne pourra être exercée que par des individus âgés de dix-huit ans au moins et autorisés par nous.

Ils devront être pourvus d'un permis de conduire, qui leur sera délivré à la Préfecture de police.

ART. XIII. — Lorsqu'un cocher quittera le service, son permis de conduire restera déposé à la Préfecture de police.

Il recevra en échange un bulletin de dépôt indiquant qu'il est pourvu d'un permis de conduire.

Il sera tenu, lorsqu'il reprendra l'exercice de sa profession, de faire viser dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police, son bulletin d'entrée en service.

ART. XIV. — Tout cocher, en quittant le service, est tenu de remettre à l'entrepreneur les papiers qui lui auront été confiés pour la conduite de la voiture.

En cas de refus de la part du cocher, l'entrepreneur devra en faire la déclaration à la Préfecture de police dans les vingt-quatre heures.

ART. XV. — En cas d'infraction aux règlements, de plaintes graves ou réitérées, ou pour tout autre motif qui serait de nature à compromettre la sûreté publique, le permis de conduire des cochers sera retiré temporairement ou définitivement.

Le cocher à qui l'autorisation de conduire aura été retirée, sera tenu de rapporter dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police, son bulletin d'entrée en service.

§ 2. — *Des obligations imposées aux cochers dans leurs rapports avec le public.*

ART. XVI. — Les cochers seront prévenants envers le public.

Ils aideront les voyageurs, et surtout les femmes et les enfants, à monter dans leurs voitures ou à en descendre.

Toute impolitesse, tout acte de grossièreté de leur part seront sévèrement réprimés.

ART. XVII. — Il est enjoint à tout cocher d'offrir une carte indicative du numéro et du tarif de sa voiture à la personne qui vient d'y monter.

Lorsque plusieurs personnes à la fois prendront la même voiture, le cocher ne sera tenu de remettre qu'une seule carte.

La remise des cartes devra avoir lieu avant la fermeture de la portière.

ART. XVIII. — Il est défendu aux cochers d'admettre plus de voyageurs qn'il n'y aura de places indiquées à l'intérieur des voitures.

Deux enfants de dix ans au plus pourront toujours remplacer une personne.

Un enfant au-dessous de cinq ans ne comptera pas pour une personne.

ART. XIX. — Les cochers ne seront pas tenus de recevoir dans leurs voitures des voyageurs en état d'ivresse ni d'y laisser monter des animaux.

ART. XX. — A l'exception des apprentis cochers, porteurs de notre autorisation, les cochers ne laisseront monter personne sur leur siège sans l'agrément des voyageurs.

Dans aucun cas, les cochers ne laisseront monter qui que ce soit sur l'impériale.

Il leur est défendu de laisser aucun individu se suspendre aux voitures ou s'y tenir extérieurement de quelque manière que ce soit.

ART. XXI. — A la demande des voyageurs, les cochers des cabriolets seront tenus de relever ou d'abaisser les capotes.

ART. XXII. — Après chaque course, et avant que les voyageurs se soient éloignés, les cochers visiteront leurs voitures et remettront, sur-le-champ, aux personnes qu'ils auront conduites, les objets qu'elles y auraient laissés.

Il leur est enjoint, dans tous les cas, de demander aux voyageurs, au moment où ces derniers quittent la voiture, s'ils n'ont rien oublié.

Si ces personnes ont été conduites aux chemins de fer, aux théâtres ou autres lieux de réunion publique, la visite ci-dessus prescrite sera effectuée avant que d'autres voyageurs aient été admis dans les voitures.

Lorsque les objets trouvés n'auront pu être remis, sur-le-champ, aux personnes qui les auraient oubliés, ils devront être déposés, dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police.

ART. XXIII. — Les cochers communiqueront, à toute réquisition des voyageurs, les règlements qui, aux termes de l'article XXIV de la présente ordonnance, doivent être déposés dans chaque voiture de place.

§ 3. — *Des obligations imposées aux cochers, lorsque leurs voitures sont en circulation ou en station sur la voie publique.*

ART. XXIV. — Aucun cocher ne pourra conduire une voiture de place sans être muni :

1° D'un bulletin d'entrée en service ;

2° De cartes indicatives du numéro et du tarif de la voiture ;

3° D'une feuille de travail, sur laquelle il inscrira l'heure d'arrivée sur une station

et celle du départ, les points de la voie publique sur lesquels les voyageurs auront été pris et déposés, ainsi que les heures de départ et d'arrivée.

Chaque cocher devra toujours avoir dans sa voiture :

1° Le livret de maître contenant les règlements sur les voitures de place ;

2° Le permis de circulation et de station de la voiture ;

3° Le laissez-passer de l'administration des Contributions indirectes ;

Les cochers devront présenter les pièces dont il s'agit à toute réquisition des agents de l'autorité.

Si le cocher est propriétaire de la voiture, le bulletin d'entrée en service sera remplacé par un permis de conduire.

ART. XXV. — Les cochers ne pourront confier à qui que ce soit la conduite de leurs voitures, ni se dessaisir des divers papiers indiqués en l'article précédent.

ART. XXVI. — Ils ne pourront se servir que de fouets montés en cravache.

La dimension de ces fouets est fixée, au maximum, ainsi qu'il suit :

Longueur : du manche, 1m 30 ; de la monture, 1 mètre ; de la mèche, 0m 25 ; ensemble 2m 55.

Il leur est interdit de les faire claquer ou de les agiter de manière à atteindre les passants.

ART. XXVII. — Il leur est défendu de conduire en état d'ivresse, de fumer et de dormir lorsque leurs voitures seront en marche.

Il leur est interdit d'ôter leurs habits, même pendant les chaleurs, et de conduire en blouse.

ART. XXVIII. — Il est défendu aux cochers de lutter de vitesse entre eux et de laisser galoper leurs chevaux, dans quelque circonstance que ce soit.

Ils ne pourront couper les convois ni les détachements de troupes.

Il leur est fait expresse défense, sous les peines portées par la loi du 2 juillet 1850, de maltraiter abusivement leurs chevaux.

ART. XXIX. — Les cochers tiendront constamment leur droite.

Si un obstacle les force de dévier, ils devront la reprendre aussitôt que possible.

Ils éviteront de faire passer leurs voitures à une distance moindre de 0m 70 des maisons ou des trottoirs et de mettre les roues dans le ruisseau.

Il leur est défendu de faire passer sur les trottoirs les roues des voitures ainsi que les chevaux.

Lorsqu'ils se croiseront avec d'autres voitures, les cochers laisseront libre, au moins, la moitié de la voie publique.

Toutes les fois qu'ils s'arrêteront ou ralentiront leur marche, ils devront élever leur fouet dans le but d'avertir les cochers ou charretiers qui les suivront.

ART. XXX. — Les cochers ne pourront faire parcourir à leurs voitures les contr'allées des boulevards, ni aucune partie des voies et promenades publiques exclusivement réservées aux piétons.

Le stationnement sur ces points leur est également interdit.

Les voitures ne pourront traverser les contr'allées, pour entrer dans les maisons riveraines, que si le sol de la traverse a été disposé à cet effet.

ART. XXXI. — Les cochers ne pourront faire arriver leurs voitures aux embarcadères des chemins de fer, aux théâtres, spectacles, bals, concerts et autres lieux de réunion et de divertissements publics qu'au pas, sur une seule file et par les rues désignées dans les consignes.

Dans ces circonstances, il leur est défendu de quitter, sous quelque prétexte que ce soit, leur siège et les rênes de leurs chevaux, pendant que les personnes qu'ils auront conduites descendront de leurs voitures ou y monteront.

Ils ne pourront faire marcher leurs voitures qu'au pas et sur une seule file, jusqu'à ce qu'elles soient sorties des rues environnant les établissements ci-dessus désignés.

Il leur est fait expresse défense d'interrompre ou de couper la file des voitures à la sortie de ces mêmes établissements.

ART. XXXII. — Les voitures devront être habituellement conduites au trot.

Par exception, les cochers les conduiront au pas : dans les marchés, dans les rues étroites où deux voitures seulement peuvent passer de front, au passage des barrières, au détour des rues, sous les guichets du Louvre et des Tuileries, à la descente des ponts et sur tous les points de la voie publique où il existera soit une pente rapide, soit des obstacles à la circulation.

Les cochers ne pourront traverser les halles du centre avant 10 heures du matin.

ART. XXXIII. — Les cochers, dont les voitures seront gardées, les placeront de manière à gêner, le moins possible, la circulation.

Dans toutes les rues qui n'auraient pas une largeur d'au moins douze mètres (les trottoirs compris), il leur est défendu de stationner vis à-vis d'une voiture déjà arrêtée du côté opposé.

Si une voiture stationne dans une rue sans trottoir, il devra être laissé un passage libre pour la circulation entre cette voiture et les maisons riveraines.

Dans aucun cas, le stationnement des voitures ne pourra avoir lieu aux carrefours et aux embranchements des rues, ainsi que devant l'entrée des passages publics qui sera constamment maintenue libre.

Le cocher qui attendra à la porte des particuliers ou sur tout autre point de la voie publique, ne quittera pas sa voiture.

ART. XXXV. — Il est défendu aux cochers d'accrocher les sacs à avoine ou musettes au siège et à aucune autre partie extérieure de la voiture.

Le fourrage destiné à la nourriture des chevaux devra être renfermé dans les coffres de la voiture.

ART. XXXVI. — Les cochers allumeront, dès la chute du jour, les lanternes de leurs voitures.

§ 4. — *Des obligations imposées aux cochers, lorsque leurs voitures sont en station sur les emplacements à ce affectés.*

ART. XXXVII. — Les cochers prendront rang sur les stations, au fur et à mesure de leur arrivée.

Leur tour de passer aux avançages sera également déterminé d'après l'ordre de leur arrivée sur les stations.

ART. XXXVIII. — Il est formellement interdit aux cochers de mettre leurs voitures en double file ou hors place.

Toute voiture devra être maintenue dans les limites de la station.

Il ne pourra y avoir sur la station un plus grand nombre de voitures que celui qui aura été autorisé.

ART. XXXIX. — Il leur est défendu de laver leurs voitures, soit sur les stations, soit sur tout autre point de la voie publique.

Ils devront maintenir en bon état de propreté l'intérieur de leurs voitures.

ART. XL. — Ils pourront faire manger et boire leurs chevaux sur les corps de place et sur les réserves.

Toutefois cette faculté est interdite aux cochers des deux premières voitures.

Il leur est défendu de faire boire et manger leurs chevaux sur les avançages, ainsi que sur tout autre point de la voie publique.

Cependant, lorsque les cochers seront gardés, ils pourront faire manger l'avoine sur quelque point de la voie publique que ce soit, mais à la condition expresse qu'ils se tiendront à la tête de leurs chevaux, pendant tout le temps qu'ils mangeront, et que l'avoine sera renfermée dans une musette attachée à la tête du cheval.

ART. XLII. — Les cochers des deux premières voitures d'un corps de place ou d'un avançage, se tiendront toujours sur leurs sièges ou à la tête de leurs chevaux, qui devront être bridés et prêts à marcher.

Cependant, toutes les fois qu'un corps de place aura été complètement évacué, les cochers des deux premières voitures arrivées sur ce point, pourront y faire manger et boire leurs chevaux.

ART. XLIII. — Les cochers devront marcher à toute réquisition, quel que soit le rang que leurs voitures occupent sur la station.

Ils ne pourront s'absenter de la station sans l'autorisation du surveillant.

ART. XLIV. — Il leur est interdit de gêner la circulation sur les trottoirs ou dans les rues, en se réunissant en groupe, et de troubler la tranquillité publique, soit par des cris, des disputes ou des rixes, soit de toute autre manière.

ART. XLV. — Il est fait expresse défense aux cochers de dégrader les arbres, par quelque moyen que ce soit, d'en laisser arracher l'écorce par les chevaux et de rien faire qui soit de nature à nuire à leur conservation.

TITRE III. — DES APPRENTIS COCHERS.

ART. XLVI. — Nul ne pourra, sans notre autorisation, être employé comme apprenti cocher.

ART. XLVII. — Lorsqu'un individu sera admis comme apprenti cocher, il lui sera délivré un extrait timbré de son inscription au registre.

ART. XLIX. — Les apprentis cochers ne devront jamais conduire seuls et ils ne pourront monter sur le siège après 10 heures du soir.

TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. LIV. — Les voitures de place seront numérotées et estampillées.

Le mode de numérotage et toutes les opérations qui y sont relatives seront réglés par un arrêté spécial.

ART. LV. — Les numéros des voitures de place seront toujours en bon état.

Il est défendu de les cacher ou masquer.

Aucun numéro, autre que celui de police, aucun avis, aucune affiche, autres que les avis et affiches autorisés par nous, ne pourront être apposés, soit à l'extérieur, soit à l'intérieur des voitures.

ART. LVII. — Chaque année, et plus souvent s'il est jugé nécessaire, il sera procédé à une visite générale des voitures de place, ainsi que des chevaux et des harnais.

4° Dispositions extraites de l'Ordonnance de police du 24 décembre 1857, concernant les voitures sous remise et de remise.

TITRE PREMIER. — DES VOITURES DITES SOUS REMISE. — DES OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX ENTREPRENEURS DE VOITURES SOUS REMISE DESTINÉES À MARCHER À L'HEURE ET À LA COURSE.

§ 1er. — *Des obligations personnelles aux entrepreneurs.*

ART. VI. — Les numéros de voitures *de remise* seront toujours en bon état.

Il est défendu de les cacher ou masquer.

Aucun numéro, autre que celui de police, aucun avis, aucune affiche, autres que les avis et affiches autorisés par nous, ne pourront être apposés, soit à l'extérieur, soit à l'intérieur des voitures.

ART. VIII. — Chaque année, et plus souvent s'il est jugé nécessaire, il sera procédé à une visite générale des voitures *de remise*, ainsi que des chevaux et des harnais.

§ 2. — *Des obligations imposées aux entrepreneurs de voitures sous remise, relativement aux lieux de remisage.*

ART. XII. — L'ouverture d'un lieu de remisage n'aura lieu qu'après qu'il aura été reconnu réunir toutes les conditions convenables à sa destination.

ART. XIII. — L'intérieur et les abords de chaque lieu de remisage devront être tenus dans un état constant de propreté.

Tout dépôt de fumier à l'intérieur d'un lieu de remisage est formellement interdit.

ART. XIV. — Il est défendu de faire stationner dans les lieux de remisage un plus grand nombre de voitures que celui qui aura été autorisé.

La présente ordonnance devra être affichée par extrait dans tous les lieux de remisage.

§ 3. — *Des obligations imposées aux entrepreneurs de voitures sous remise marchant à l'heure et à la course, relativement aux cochers qu'ils emploient.*

ART. XV à XX. — (Identiques aux articles VI à XI de l'Ordonnance du 10 juillet 1857, voir p. 238-239.)

§ 4. — *Des cochers de voitures sous remise. — Des obligations imposées aux cochers dans leurs rapports avec l'administration et avec les entrepreneurs.*

ART. XXI et XXIII à XXV. — (Identiques aux articles XII à XV de l'Ordonnance du 10 juillet 1857, voir p. 239.)

§ 5. — *Des obligations imposées aux cochers dans leurs rapports avec le public.*

ART. XXVI à XXXIII. — (Identiques aux articles XVI à XXIII de l'Ordonnance du 10 juillet 1857, voir p. 240.)

§ 6. — *Des obligations imposées aux cochers, lorsque leurs voitures sont en circulation ou en station.*

ART. XXXV à XLIII. — (Identiques aux articles XXV à XXXIII de l'Ordonnance du 10 juillet 1857, voir p. 241-242.)

ART. XLV. — Il leur est défendu de débrider entièrement leurs chevaux, lorsqu'ils leur donneront à boire ou à manger.

Ils leur enlèveront seulement le mors de la bouche.

ART. XLVII. — Les cochers allumeront, dès la chute du jour, les lanternes de leurs voitures.

§ 7. — *Des obligations imposées aux cochers, lorsque leurs voitures sont en station dans les lieux de remisage.*

ART. XLVIII. — Il est défendu aux cochers de laver leurs voitures, soit dans les lieux de remisage, soit sur un point quelconque de la voie publique.

Ils devront maintenir en bon état de propreté l'intérieur de leurs voitures.

ART. XLIX. — Il est défendu aux cochers :

1° De faire entrer leurs voitures dans les lieux de remisage ou de les en faire sortir à reculons;

2° De faire stationner dans un lieu de remisage un plus grand nombre de voitures que celui qui aura été autorisé;

3° De quitter leurs voitures lorsqu'elles sont en station;

4° De gêner la circulation sur les trottoirs ou dans les rues, en se réunissant en groupe, et de troubler la tranquillité publique, soit par des cris, des disputes ou des rixes, soit de toute autre manière.

ART. L. — Les cochers devront marcher à toute réquisition, quel que soit l'ordre de sortie des voitures d'un lieu de remisage.

ART. LI. — Dans les lieux de remisage, les cochers devront attacher leurs chevaux solidement et de manière que la tête du cheval soit toujours à 20 centimètres au moins en arrière de l'alignement de la voie publique.

TITRE II. — DES VOITURES DITES DE GRANDE REMISE. — DES OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX ENTREPRENEURS DE VOITURES DITES DE GRANDE REMISE, DESTINÉES À ÊTRE LOUÉES À LA JOURNÉE, À LA SEMAINE, AU MOIS OU À L'ANNÉE.

ART. LV. — Les voitures à 4 roues ne seront pas numérotées.

Les voitures à 2 roues seront assujetties au numérotage prescrit par l'ordonnance de police du 20 avril 1843.

ART. LVI. — Le loueur sera tenu de pourvoir chacune de ses voitures :

1° D'un permis de circulation sur lequel seront indiqués ses nom, prénoms et son siége d'établissement;

2° Du laissez-passer des contributions indirectes.

ART. LVII. — Les entrepreneurs de voitures dites *de grande remise* seront également tenus de se conformer aux articles XV, XVI, XVII, XVIII et XIX de la présente ordonnance [1].

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. LX. — Tout entrepreneur sera tenu de placer à l'extérieur de son établissement et d'une manière apparente une inscription qui indiquera exactement l'espèce de service auquel ses voitures sont affectées.

ART. LXI. — Il est fait expresse défense de mettre en circulation des voitures qui ne

---

[1] Voir pages 238-239.

seraient pas en bon état de solidité et de propreté, et qui ne réuniraient pas toutes les conditions prescrites.

L'emploi de chevaux entiers, vicieux, atteints de maladies ou d'infirmités qui les rendraient impropres au service, est interdit.

Vu pour être annexé à notre ordonnance du 26 mai 1866.

Le Préfet de police,
J.-M. PIÉTRI.

Par le Préfet de police :
Le Secrétaire général,
DUVERGIER.

5° Ordonnance du 23 août 1866 concernant les cochers de voitures de place et de remise.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu :

1° la loi des 16-24 août 1790;

2° Les arrêtés des Consuls en date des 12 messidor an VIII (1er juillet 1800), 3 brumaire an IX (25 octobre 1800), et la loi du 10 juin 1853;

3° Les articles 471 et 475 du Code pénal;

4° Les ordonnances de police relatives aux voitures de place et de remise des 10 juillet et 24 décembre 1857 et 26 mai 1866 [1],

ORDONNONS ce qui suit :

ART. 1er. — La profession de cocher de voiture dite de place et de remise ne pourra être exercée que par des individus âgés de dix-huit ans au moins et autorisés par nous.

ART. 2. — Le postulant devra fournir, à l'appui de sa demande, son extrait de naissance et deux exemplaires de sa photographie.

ART. 3. — Il lui sera remis par la Préfecture de Police un certificat de capacité professionnelle, délivré à la suite d'un examen passé devant une Commission spéciale; l'un des exemplaires de la photographie sera annexé au certificat.

ART. 4. — L'examen portera sur tout ce qui est relatif à la profession de cocher, sur la connaissance des règlements administratifs et sur la topographie de Paris.

La Commission d'examen, présidée par un commis principal, sera composée, en outre, d'un employé de la Préfecture, de deux loueurs et de trois cochers.

ART. 5. — Les permis de conduire délivrés antérieurement à la date de la présente ordonnance tiendront lieu de certificat de capacité professionnelle aux cochers qui en seront porteurs.

Néanmoins, ceux-ci seront, sur leur demande, autorisés à passer l'examen pour obtenir le certificat.

---

[1] Voir ci-dessus, p. 232-238.

ART. 6. — Tout cocher aura constamment sur lui son certificat de capacité, ou l'ancien permis de conduire; il devra produire cette pièce à chaque réquisition des agents de la force publique.

ART. 7. — Tout loueur qui engagera un cocher ou qui cessera de l'employer, sera tenu d'en aviser la Préfecture de Police (2e division, 3e bureau) dans les vingt-quatre heures.

Cette déclaration ne le dispensera pas de mentionner toute entrée en service ou départ du cocher sur le registre de fourrière tenu à cet effet.

ART. 8. — Les contraventions aux dispositions des ordonnances qui les régissent, seront déclarées sur-le-champ aux cochers. En conséquence, il ne sera plus fait de contraventions dites *à vol d'oiseau*, sauf le cas où un cocher interpellé par un agent refuserait de s'arrêter.

ART. 9. — En cas d'infraction aux règlements, de plaintes graves ou réitérées, ou pour tout autre motif qui serait de nature à compromettre la sécurité publique, le permis de conduire ou le certificat de capacité sera retiré temporairement ou définitivement.

ART. 10. — Le retrait ne sera prononcé qu'après enquête et sur l'avis d'une Commission composée :

1° Du chef de la 2e division ou d'un chef de bureau le suppléant;

2° D'un commissaire de police;

3° D'un officier de paix.

Le cocher sera toujours entendu.

ART. 11. — La feuille de travail n'est plus obligatoire.

Les papiers dits de cocher sont supprimés et remplacés dorénavant par le certificat de capacité professionnelle dont il est fait mention ci-dessus.

ART. 12. — La présente ordonnance ne sera appliquée, en ce qui concerne l'examen, qu'après le vote par le Conseil municipal, des crédits supplémentaires reconnus nécessaires.

ART. 13. — Les permis de conduire qui seront délivrés à partir de ce jour jusqu'au moment où fonctionnera la Commission d'examen, ne seront que provisoires. Les cochers qui les auront reçus devront passer l'examen de capacité dans les six mois qui suivront la nomination de la Commission.

ART. 14. — Les ordonnances de police des 10 juillet et 24 décembre 1857 et celle du 26 mai 1866, continueront de recevoir leur application pour tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

ART. 15. — (Désignation des autorités chargées d'assurer l'exécution de la présente ordonnance.)

Le Préfet de Police,

Signé : H. LOZÉ.

Par le Préfet de Police :

Le Secrétaire général,

Signé : L. LÉPINE.

6° Arrêté préfectoral du 7 juin 1890, fixant la tarification à la fois métrique et horaire des voitures de place.

(Le texte de cet arrêté et le programme des conditions techniques à imposer aux compteurs pour voitures de place ont été reproduits *in extenso* au chapitre II, § 1er, ci-dessus, pages 58-66.

II. — TRANSPORTS EN COMMUN OU À ITINÉRAIRE FIXE.

1° Ordonnance du 1er juillet 1855 concernant les voitures dites Omnibus.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu :

1° Les lois des 14 décembre 1789 (art. 50), 16-24 août 1790 (titre XI), 19-22 juillet 1791 et 9 vendémiaire an VI (30 septembre 1797);

2° Les arrêtés des Consuls, en date des 12 messidor an VIII (1er juillet 1800) et 3 brumaire an IX (25 octobre 1800) et la loi des 10-15 juin 1853;

3° Les articles 459, 460, 461, 474, 475, 476, 478, 482 et 484 du Code pénal;

4° Le décret impérial du 9 juin 1808, les ordonnances royales des 23 octobre 1816, 30 décembre 1818 et 22 juillet 1829 et la décision ministérielle du 30 juillet 1839, relatifs au droit de location, au profit de la ville de Paris, des divers emplacements affectés au stationnement des voitures de louage;

5° Les ordonnances de police des 15 septembre 1838, 5 janvier et 12 août 1846, concernant les voitures faisant dans Paris le service du transport en commun;

6° La délibération de la Commission municipale de Paris, en date du 7 juillet 1854;

7° Le cahier des charges de la Compagnie générale des Omnibus, en date du 15 du même mois;

8° Le décret impérial du 7 août suivant qui approuve la délibération précitée de la Commission municipale de Paris, en date du 7 juillet 1854;

Considérant que, par suite de la fusion, en une seule compagnie, de toutes les entreprises faisant dans Paris le service du transport en commun, plusieurs des dispositions prescrites par les ordonnances de police précitées des 15 septembre 1838, 5 janvier et 12 août 1846, ne peuvent plus recevoir leur exécution;

Que plusieurs autres de ces dispositions sont tombées en désuétude;

Qu'il devient, en conséquence, nécessaire de réunir dans un nouveau règlement tout ce qui intéresse le service des voitures dites *Omnibus*, en apportant aux mesures actuellement en vigueur les améliorations et modifications reconnues nécessaires,

ORDONNONS ce qui suit :

TITRE Ier. — DES OBLIGATIONS IMPOSÉES À LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

§ 1er. — Des voitures.

ART. 1er. — Les voitures dites *Omnibus* devront être construites d'après les dimensions et conditions qui seront déterminées par nous [1].

---

[1] L'arrêté du 7 juillet 1855, qui fixe les « dimensions et conditions d'après lesquelles les voitures dites *Omnibus* devront être construites à l'avenir », n'a trait qu'aux anciennes voitures à 17 et 24 places, et ne présente plus aucun intérêt.

Elles seront numérotées et estampillées.

Le mode de ce numérotage et toutes les opérations qui y sont relatives seront réglés par un arrêté spécial.

II. — Les numéros des voitures seront toujours en bon état.

Il est défendu de les cacher ou masquer.

Aucun numéro autre que celui de police, aucune affiche autre que les affiches autorisées par nous, ne pourront être apposés, soit à l'extérieur, soit à l'intérieur des voitures.

III. — La compagnie sera tenue de se pourvoir, pour chacune de ses voitures, d'un permis de circulation et de station indiquant le numéro et le nombre des places de la voiture.

Il sera payé, pour les frais de timbre, la somme de 35 centimes.

IV. — Il est fait expresse défense de mettre en circulation des voitures qui ne seraient pas en bon état de solidité et de propreté, ou qui ne réuniraient pas toutes les conditions prescrites.

L'emploi de chevaux vicieux, atteints de maladies ou d'infirmités qui les rendraient impropres au service, est interdit.

V. — Toute voiture qui serait mise en circulation sans être numérotée ou estampillée, ou à l'aide de faux numéros ou de fausses estampilles, sera immédiatement conduite à la fourrière de la Préfecture de police, et il sera pris à l'égard de la compagnie, telles mesures administratives qu'il appartiendra, sans préjudice des poursuites à exercer devant les tribunaux.

Sera également conduite à la fourrière, sans préjudice de telles autres poursuites qu'il appartiendra, toute voiture qui, même après avoir été numérotée et estampillée, ne serait pas en bon état de service et de propreté ou pourrait, par quelque cause que ce soit, compromettre la sûreté publique.

VI. — Chaque année, et plus souvent s'il est jugé nécessaire, il sera procédé à une visite générale des voitures dites *Omnibus*, ainsi que des chevaux et des harnais.

§ 2. — Des bureaux de station, d'attente et de correspondance.

VII. — Aucun bureau de station, d'attente et de correspondance ne pourra être ouvert ou fermé, aucune correspondance ne pourra être établie ou supprimée sans notre autorisation spéciale.

Les bureaux auront une dimension suffisante et seront tenus, ainsi que leurs abords, dans un état constant de propreté et de salubrité.

VIII. — Un avis imprimé, indiquant au public la marche à suivre pour faire usage des correspondances, sera constamment affiché dans ces bureaux.

Il y aura aussi un registre coté et paraphé par nous et destiné à recevoir les plaintes des voyageurs.

§ 3. — Du stationnement, des relais et des itinéraires des voitures omnibus.

IX. — Aucun stationnement de voitures, aucun relais de chevaux n'auront lieu sur la voie publique qu'en vertu de nos arrêtés ou décisions.

X. — Le service des voitures *Omnibus* commencera et finira, sur chaque ligne, aux heures fixées par nous.

La durée de l'intervalle entre chaque départ sera aussi déterminée par nous.

XI. — Les points principaux des itinéraires, ainsi que les correspondances de

chaque ligne devront être indiqués au public d'une manière ostensible, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des voitures.

XII. — Il est expressément défendu à la compagnie de s'écarter des itinéraires qui lui auront été tracés.

Le service devra être fait sans interruption.

XIII. — Le nombre des voitures affectées à chaque ligne ne pourra être augmenté ni réduit sans notre autorisation.

Il est expressément défendu de transférer, d'une ligne à l'autre, les numéros d'ordre des voitures et les lettres servant à distinguer les lignes.

§ 4. — Du tarif des places.

XIV. — Le prix des places dans les voitures *Omnibus*, pour le parcours de leurs itinéraires respectifs, est fixé à 30 centimes par personne, pour les places d'intérieur, et à 15 centimes, pour les places de banquettes extérieures.

Les sous-officiers et soldats, en uniforme, auront droit aux places d'intérieur en payant 15 centimes.

Le prix des places dans les voitures des services spéciaux qui seront organisés en vertu de l'article 10 du cahier des charges de la compagnie, sera également de 15 centimes, tant à l'intérieur que sur les banquettes d'impériale.

XV. — Les enfants, au-dessus de quatre ans, payeront place entière.

Les enfants, au-dessous de cet âge, seront tenus sur les genoux des personnes qui les accompagneront, à moins que leurs places ne soient payées.

XVI. — Des inscriptions indicatives du prix des places seront apposées extérieurement, sur les panneaux de derrière de chaque voiture et répétées intérieurement, sur une plaque qui sera placée dans l'endroit le plus apparent de la caisse.

§ 5. — Des obligations imposées à la compagnie, relativement aux contrôleurs-buralistes, aux receveurs et aux cochers qu'elle emploie.

XVII. — La compagnie n'emploiera que des contrôleurs-buralistes porteurs d'une autorisation délivrée par nous, et revêtus d'un uniforme.

XVIII. — La compagnie ne pourra employer que des receveurs et des cochers porteurs d'un permis de conduire et d'un bulletin d'entrée en service délivrés par nous.

Le jour même de leur entrée en service, la compagnie retirera, à la Préfecture de police, leurs permis de conduire.

Quand ils quitteront la compagnie, elle sera tenue de rapporter ces permis dans les vingt-quatre heures de leur sortie.

XIX. — La compagnie devra, en prenant un receveur ou cocher, inscrire la date de son entrée en service sur le permis de conduire et sur le bulletin.

Lorsque le receveur ou cocher quittera le service de la compagnie, il sera fait mention, sur son permis, de la date de sa sortie.

XX. — La compagnie tiendra un registre sur lequel elle inscrira, de suite, les noms, prénoms et domiciles de ses cochers ou receveurs, ainsi que le numéro de leur inscription à la Préfecture de police.

Elle y inscrira aussi, chaque jour, le numéro de la voiture dont la conduite leur aura été confiée.

Elle sera tenue de représenter, à toute réquisition des agents de l'autorité, le

registre dont il s'agit, qui devra être visé, dans les cinq premiers jours de chaque mois, par le contrôleur de la fourrière.

Elle conservera ce registre, au moins pendant un an, à compter du jour de la dernière inscription.

XXI. — A défaut de représenter le cocher ou receveur qui serait prévenu de délit ou de contravention, la compagnie devra faire, dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police, le dépôt du permis de conduire.

XXII. — Il est formellement défendu d'employer un cocher ou receveur auquel le permis de conduire aura été retiré.

Lors du retrait de ce permis, la compagnie le rapportera dans les vingt-quatre heures de l'avis qui lui en sera donné.

XXIII. — La conduite des voitures ne pourra être confiée qu'à des cochers et receveurs d'une tenue convenable et revêtus d'un uniforme.

TITRE II. — Des obligations imposées aux contrôleurs-buralistes, aux receveurs et aux cochers.

§ 1er. — Des contrôleurs-buralistes.

XXIV. — Les employés attachés aux bureaux de station, d'attente et de correspondance devront être munis d'une *autorisation de contrôleur-buraliste*, qui leur sera délivrée à la Préfecture de police.

Il sera payé pour les frais de timbre la somme de 35 centimes.

XXV. — Les contrôleurs-buralistes seront tenus de remettre, à chaque voyageur, un numéro d'ordre pour monter en voiture et les cachets de correspondance qui seront demandés [1].

Ils devront, en outre, donner tous les renseignements concernant le service.

XXVI. — Ils devront représenter l'autorisation dont il s'agit en l'article XXIV, à toute réquisition des agents de l'autorité.

En cas d'infraction aux règlements, de plaintes graves ou réitérées, cette autorisation sera retirée temporairement ou définitivement.

Le contrôleur-buraliste à qui elle aura été retirée, sera tenu de la rapporter, dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police.

§ 2. — Des receveurs.

Les receveurs maintiendront l'ordre dans leurs voitures et veilleront à ce que les voyageurs se placent de manière à ne pas se gêner mutuellement.

Ils seront prévenants envers le public.

Toute impolitesse, tout acte de grossièreté de leur part, seront sévèrement réprimés.

XXVIII. — Ils ne laisseront pas monter plus de voyageurs qu'il n'y aura de places indiquées, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des voitures.

Ils devront, avant de faire monter les voyageurs, leur demander le point de l'itinéraire où ils désirent s'arrêter.

Lorsque toutes les places seront occupées, ils lèveront le signal dit *complet*.

XXIX. — Il leur est défendu :

1° De laisser monter dans les voitures des individus vêtus d'une manière nuisible ou incommode pour les voyageurs ;

---

[1] Le bulletin de correspondance est maintenant délivré par le receveur au voyageur qui a pris place dans la voiture.

2° D'y recevoir des chiens ou d'y laisser chanter, boire ou fumer;

3° D'y recevoir des paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, peuvent salir, gêner ou incommoder les voyageurs;

4° De laisser aucun individu se suspendre aux voitures ou s'y tenir extérieurement de quelque manière que ce soit;

5° De laisser monter des femmes sur l'impériale [1];

6° De laisser monter, soit dans l'intérieur, soit sur l'impériale, aucun individu en état d'ivresse.

XXX. — Ils feront arrêter leurs voitures à la première réquisition des voyageurs, excepté sur les points désignés en l'article XLIII.

Ils ne pourront donner au cocher le signal de marcher que lorsque les voyageurs qui descendront auront quitté le marchepied de la voiture, ou lorsque ceux qui monteront seront assis.

Ils aideront les voyageurs et surtout les femmes et les enfants à monter ou à descendre.

XXXI. — Tout receveur, avant d'arriver devant un bureau de correspondance, devra en prévenir les voyageurs et il leur fera connaître les diverses destinations des correspondances.

Il délivrera des cartes indiquant la date du jour ainsi que le numéro de la voiture, et avec lesquelles les voyageurs auront droit à un bulletin de correspondance [2].

XXXII. — Les receveurs visiteront immédiatement après chaque course, l'intérieur et l'impériale de leurs voitures, et les objets oubliés, qui n'auront pu être remis directement aux voyageurs, devront être déposés, dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police.

XXXIII. — Ils allumeront, dès la chute du jour, les lanternes de leurs voitures.

XXXIV. — Tout receveur, en quittant le service, est tenu de remettre à la compagnie les papiers qui lui auront été confiés pour la conduite de la voiture.

§ 3. — Des cochers.

XXXV. — Les cochers devront conduire leurs voitures au pas : dans les marchés, dans les rues étroites où deux voitures seulement peuvent passer de front, au passage des barrières, aux détours des rues, sous les guichets du Louvre et des Tuileries, à la descente des ponts et sur tous les points de la voie publique où il existera, soit une pente rapide, soit des obstacles à la circulation.

Ils ne pourront traverser les halles du centre avant 10 heures du matin [3].

XXXVI. — Il leur est défendu de faire galoper leurs chevaux dans quelque circonstance que ce soit.

Ils ne pourront couper les convois ni les détachements de troupes.

XXXVII. — Les cochers tiendront constamment leur droite.

Si un obstacle les force de dévier, ils devront la reprendre aussitôt que possible.

---

[1] Cet article reste toujours en vigueur, mais seulement pour les omnibus à 26 et 28 places.

[2] Actuellement, c'est ce bulletin même qui permet au voyageur de prendre une autre voiture.

[3] Cette observation est encore strictement observée par le tramway du Louvre au Cours-de-Vincennes, dont le point de départ est reporté le matin dans la rue Etienne-Marcel.

Ils éviteront de faire passer leurs voitures à une distance moindre de 0m 70 des maisons ou des trottoirs et de mettre les roues dans le ruisseau.

XXXVIII. — Ils ne pourront se servir que de fouets montés en cravache.

La dimension de ces fouets est fixée, au maximum, ainsi qu'il suit : longueur du manche, 1m 60; longueur de la monture, 1m 15; longueur de la mèche 0m 30.

Il leur est défendu de les faire claquer ou de les agiter sans nécessité, de manière à atteindre les passants.

XXXIX. — Il leur est fait expresse défense, sous les peines portées par la loi du 2 juillet 1850, de maltraiter abusivement leurs chevaux.

§ 4. — Des obligations communes aux receveurs et aux cochers.

XL. — La profession de receveur ou de cocher de voitures dites omnibus ne pourra être exercée que par des individus âgés de dix-huit ans au moins, et autorisés par nous.

Ils devront être pourvus d'un permis de conduire délivré à la Préfecture de police.

Il sera remboursé à l'Administration, pour les frais de ce permis, la somme de 70 centimes.

XLI. — Lorsqu'un receveur ou cocher quittera le service, son permis de conduire sera déposé à la Préfecture de police.

Il recevra, en échange, un bulletin de dépôt indiquant qu'il est pourvu d'un permis de conduire.

Il sera tenu, lorsqu'il reprendra l'exercice de sa profession, de faire viser, dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police, son bulletin d'entrée en service.

XLII. — Les receveurs devront être porteurs pendant leur service :

1° Du permis de circulation et de station de la voiture;

2° Du laissez-passer délivré par l'administration des Contributions indirectes;

3° Du bulletin d'entrée en service.

Les cochers seront seulement munis du bulletin d'entrée en service.

Les receveurs et les cochers devront représenter ces pièces à toute réquisition des agents de l'autorité.

XLIII. — Lorsque les receveurs et cochers auront à prendre ou à déposer des voyageurs sur la voie publique, ils devront arrêter leurs voitures à droite des rues, conformément aux règlements.

Il leur est expressément défendu d'arrêter leurs voitures dans les carrefours, aux embranchements des rues, à la descente des ponts et généralement dans tous les endroits où la pente est trop rapide.

Les temps d'arrêt des voitures, pour prendre et déposer les voyageurs, devront être effectués de manière à ne pas embarrasser la voie publique et à ne point interrompre la circulation des autres voitures.

XLIV. — Il leur est défendu de quitter leurs voitures pendant le parcours de l'itinéraire. Il ne pourra y avoir, en station sur les emplacements à ce affectés, un plus grand nombre de voitures que celui qui aura été autorisé.

Toute voiture devra être gardée et maintenue dans les limites de la station.

Il est interdit aux receveurs et cochers de gêner la circulation sur les trottoirs ou dans les rues en se réunissant en groupe et de troubler la tranquillité publique, soit par des disputes ou des rixes, soit de toute autre manière.

Il leur est fait, en outre, expresse défense de dégrader les arbres par quelque

moyen que ce soit, d'en laisser arracher l'écorce par les chevaux et de rien faire qui soit de nature à nuire à leur conservation.

XLV. — Il est interdit aux cochers et receveurs d'ôter leurs habits, même pendant les chaleurs.

Il leur est défendu de fumer pendant le service

XLVI. — En cas d'infraction aux règlements, de plaintes graves ou réitérées, ou pour tout autre motif qui serait de nature à compromettre la sûreté publique, le permis de conduire des receveurs et des cochers sera retiré temporairement ou définitivement.

Le receveur ou cocher à qui l'autorisation de conduire aura été retirée, sera tenu de rapporter, dans les vingt-quatre heures, à la Préfecture de police, son bulletin d'entrée en service.

TITRE III. — Dispositions générales.

XLVII. — La présente ordonnance sera constamment affichée à la diligence de la compagnie, dans tous les bureaux de station, d'attente et de correspondance.

Les articles XIV, XV, XXVII à XXXI, et XLIII seront affichés dans l'intérieur de chaque voiture.

XLVIII. — (Contraventions à la présente ordonnance.)

XLIX. — Toutes les dispositions antérieures concernant le service des voitures *Omnibus* sont rapportées.

L. — (Désignation des autorités chargées d'assurer l'exécution de cette ordonnance).

Le Préfet de Police,

(Signé) PIÉTRI.

Par le Préfet :

Le Secrétaire général,

(Signé) A. de Saulxures.

2° Arrêtés préfectoraux relatifs à l'exploitation des tramways.

La teneur des arrêtés préfectoraux concernant l'exploitation des lignes de tramways varie suivant le mode de traction de ces lignes et les différences qu'elles présentent dans leur construction ou dans leur parcours.

Pour ces raisons, il n'est pas possible de donner dans ce chapitre le texte entier des diverses ordonnances qui ont été prises par la Préfecture de police depuis l'établissement des tramways dans Paris, et l'on se bornera simplement à en mentionner les articles — visant spécialement les lignes à traction mécanique, — que l'on ne saurait trouver dans l'ordonnance spéciale aux voitures *Omnibus*, reproduite précédemment (p. 248-254).

Les actes législatifs ou préfectoraux sur lesquels sont basées les ordonnances actuelles sont les suivants :

1° Lois des 14 décembre 1789 (art. 50), et 16-24 août 1790 (art. 1er et 2, titre II) ;

2° Arrêtés du Gouvernement du 12 messidor an VIII (1er juillet 1800) et 3 brumaire an IX (25 octobre 1800) ;

3° Loi du 15 juillet 1845 et ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

4° Ordonnance de police du 10 mai 1852, concernant les voitures faisant le transport en commun des voyageurs dans les communes du ressort de la Préfecture de police;

5° Règlement d'administration publique du 10 août 1852, rendu en exécution de la loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage et des messageries;

6° Décret du 30 avril 1880, concernant l'emploi des générateurs et récipients de vapeur;

7° Loi du 11 juin 1880, qui rend applicables aux tramways les dispositions de la loi du 15 juillet 1845, et de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

8° Décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique sur la police et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways;

9° Ordonnance de police du 3 janvier 1888, concernant le fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique à Paris.

Enfin, cette législation se trouve complétée par les décrets, rapports, décisions, etc., visant spécialement chaque ligne.

Les prescriptions de l'ordonnance de police du 1er juillet 1855, relative aux voitures *Omnibus*, s'appliquent, pour la grande partie, aux conditions de fonctionnement des tramways.

Les compagnies exploitantes sont, comme la Compagnie générale des Omnibus, tenues de ne mettre en circulation que le nombre de machines ou de voitures (préalablement revêtues du numéro et de l'estampille de la Préfecture de police), qui leur est assigné, et aucune modification, soit dans les itinéraires, soit dans les horaires, soit enfin dans le nombre des places déclarées, ne peut être apportée sans une autorisation spéciale de l'administration préfectorale.

Le personnel (fixe ou mobile) est également astreint aux mêmes devoirs envers l'administration, la compagnie ou le public, que le personnel des omnibus.

Les différences qui existent dans les conditions de l'exploitation entre les tramways et les omnibus consistent donc, comme il a été dit plus haut, dans le matériel de traction et le personnel qui est chargé de son entretien et de sa conduite.

Voici les articles des ordonnances qui ont trait à ces deux points [1].

Des machines et des voitures.

Les machines et les voitures devront être construites solidement et remplir toutes les conditions de sûreté, de commodité et de propreté désirables.

Leurs essieux seront en métal de premier choix (fer martelé).

Les machines et les voitures seront constamment entretenues en bon état.

Elles seront pourvues d'appareils d'éclairage qui devront être allumés dès la chute du jour.

Ces appareils seront disposés ainsi qu'il suit :

1° Pour les machines, de manière à éclairer la voie, en avant du train;

2° Pour les voitures, de façon à en éclairer l'intérieur.

—— Les machines devront porter le nom ou les initiales de la compagnie,

---

[1] Les articles développés ci-dessus sont extraits de l'ordonnance de police réglant l'exploitation du tramway de Paris à Saint-Germain (*Journ. mun. off.* du 26 novembre 1890). — Voir, pour les *Tramways nogentais*, remorqués par des automobiles, même journal (n° du 23 février 1888), et pour le *Funiculaire de Belleville*, n° du 25 novembre 1891.

ainsi qu'un numéro d'ordre. Elles seront, en outre, pourvues du timbre de réception apposé par le service du contrôle.

Ces indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés des châssis. Les voitures seront munies du poinçon de la Préfecture de police et de l'estampille des contributions indirectes.

Elles porteront aussi, un numéro de police qui sera apposé sur des plaques mobiles placées d'une manière apparente sur les panneaux latéraux et au milieu de la frise. Ce numéro sera répété, à l'intérieur, sur le tableau indicatif du tarif des places.

Le numéro de police sera peint sur fond blanc, en chiffres noirs de 12 centimètres de hauteur sur 2 centimètres de plein.

Il devra être marqué du timbre de la Préfecture de police.

Ces numéros seront constamment maintenus en bon état; ils seront toujours parfaitement visibles.

Enfin, les indications des points de départ et d'arrivée, ainsi que les localités desservies, figureront à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.

—— Aucune machine ne pourra être mise en service qu'en vertu d'un permis spécial de fonctionnement délivré par la Préfecture de police, sur la proposition des ingénieurs du contrôle, et après avoir été soumise à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur, et notamment par l'article 1er de l'ordonnance de police du 3 janvier 1888.

Aucune voiture ne pourra être mise en circulation sans que la compagnie se soit pourvue d'un permis de circulation indiquant le numéro et le nombre des places du véhicule.

Ce permis sera délivré par nous, sur le rapport d'une commission spéciale, constatant que la voiture satisfait aux conditions prescrites précédemment.

Chaque machine sera conduite par un mécanicien, et chaque voiture placée sous la surveillance d'un receveur.

Le mécanicien, sur la machine, se tiendra à la vue du receveur de la première voiture; celui-ci sera capable d'arrêter la machine et il pourra se rendre facilement et rapidement de la voiture à la machine.

Il sera tenu des états de service pour toutes les machines.

Ces états seront inscrits sur un registre qui devra être constamment à jour et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces, enfin les avaries qu'elle a subies et les causes qui l'ont fait retirer du service normal.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux desdites machines, un registre spécial sur lequel, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'elle peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

Ces divers registres seront paraphés par les ingénieurs ou les fonctionnaires chargés du contrôle de l'exploitation, auxquels ils seront représentés à toute réquisition.

Les machines seront constituées de manière à pouvoir circuler facilement dans les courbes de 25 mètres de rayon.

Leur poids ne dépassera pas.....tonnes par essieu.

L'échappement de la vapeur se fera sans bruit.

Il n'y aura aucune perte d'eau sur la voie publique.

Le récipient d'eau surchauffée sera timbré à la même pression que les générateurs fixes de vapeur.

Les machines seront pourvues de freins assez puissants pour que, lancées sur une pente de 0m 02 par mètre, avec une vitesse de 20 kilomètres à l'heure, elles puissent

être arrêtées sans le secours des freins à main des voitures remorquées, sur un espace de 20 mètres au plus.

Les voitures d'attelage seront munies en outre d'un frein continu dont l'action sera commandée par le frein de la machine.

Les freins continus seront constamment maintenus en parfait état, de façon à fonctionner pour toutes les pressions compatibles avec la marche; ils seront maintenus en communication complète et disposés de manière à pouvoir être actionnés instantanément à un moment quelconque.

Les appareils de mise en marche, de changement de marche, la manœuvre du frein, du détendeur, des purgeurs, des sablières et de l'avertisseur seront disposés de façon que le mécanicien puisse les manœuvrer facilement sans cesser de regarder la voie en avant du train.

Le nombre des machines spécialement affectées au service de la ligne sera de.... au moins, et en tous cas suffisant pour permettre d'effectuer quotidiennement le nombre de départs fixé par l'horaire approuvé.

Il devra, d'ailleurs, y avoir au dépôt de.....une machine de réserve, prête à remplacer immédiatement une des machines en service qui se trouverait, pour une cause quelconque, mise hors d'état de marcher.

Cette machine devra être du même type que les machines en service.

Aucune personne, autre que le mécanicien ou son aide, ne pourra se tenir sur les machines à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation de la voie ferrée.

Cette interdiction ne s'applique pas aux fonctionnaires chargés du contrôle et de la surveillance.

Cette machine ne pourra remorquer plus de....véhicules dans Paris et....véhicules hors Paris.

La longueur totale des trains ne dépassera pas quarante mètres dans Paris, ni cinquante mètres hors Paris.

Les voitures et les machines entrant dans la composition des trains seront liées entre elles par des attaches rigides avec ressorts et chaînes de sûreté.

La vitesse des trains n'excédera pas seize kilomètres à l'heure *intra muros* et vingt kilomètres *extra muros*.

Cette vitesse sera réduite à celle d'un homme au pas au droit des débouchés des voies publiques rencontrées par la ligne de tramways et qui sont réputés dangereux.

La vitesse sera également celle d'un homme au pas pour franchir les grilles d'octroi.

— Il ne pourra y avoir en station un plus grand nombre de voitures que celui qui aura été autorisé.

Toute machine, toute voiture, devront être gardées et maintenues dans les limites de la station.

.....

Des obligations imposées à la compagnie relativement aux chefs de station, aux mécaniciens et aux receveurs qu'elle emploie.

La compagnie ne pourra employer des chefs de station ou des mécaniciens âgés de moins de vingt ans, ni des receveurs âgés de moins de dix-huit ans.

Ces agents seront pourvus d'une autorisation délivrée par nous.

Pour l'obtention de cette autorisation, les mécaniciens devront justifier d'un certificat de capacité délivré, sur la proposition du service du contrôle des tramways, dans les conditions indiquées par l'ordonnance de police du 3 janvier 1888, concernant le fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique (art. 12).

Avant d'engager à son service un chef de station, un mécanicien ou un receveur, la compagnie devra retirer à la Préfecture de police, leur autorisation respective.

Lorsque ces agents cesseront leur service ou qu'ils auront fait l'objet d'une mesure disciplinaire, la compagnie rapportera à la Préfecture de police leur autorisation dans les vingt-quatre heures.

— La compagnie inscrira sur un registre spécial :

1° Les noms, prénoms et domiciles de ses chefs de station, receveurs et mécaniciens, ainsi que le numéro de leur inscription à la Préfecture de police;

2° Le numéro de la machine ou de la voiture, dont la conduite ou la surveillance aura été confiée, même temporairement, à chaque mécanicien ou receveur.

Ce registre devra être tenu constamment à jour; il sera représenté à toute réquisition des agents de l'autorité, et la compagnie le fera porter à la fourrière, dans les cinq premiers jours de chaque mois, pour qu'il soit paraphé par le contrôleur de cet établissement.

La compagnie devra conserver ce registre au moins pendant un an, à compter du jour de la dernière inscription.

Des obligations imposées aux mécaniciens, aux receveurs et aux chefs de station.

Des mécaniciens.

Le mécanicien est chargé de la surveillance et de la conduite de l'appareil moteur qui lui est confié. Il doit veiller à ce que toutes les parties en soient en bon état et fonctionnent bien. S'il a reconnu des défectuosités à sa machine, il devra les mentionner sur le registre spécifié à l'article 6.

Les mécaniciens devront se servir couramment et normalement des freins continus.

Ils pourront, toutefois, se servir simultanément du frein continu et du frein à vis.

Les mécaniciens devront signaler l'approche de leur train, au moyen d'une trompe, d'une corne ou de tout autre instrument du même genre (à l'exclusion absolue du sifflet à vapeur), afin que les piétons, ainsi que les charretiers ou conducteurs de voitures, puissent se déranger en temps utile. Ils donneront spécialement ce signal au croisement de toutes les voies importantes.

Ils ralentiront la marche du train et l'arrêteront même, toutes les fois qu'ils s'apercevront que son approche, en effrayant les chevaux et autres animaux, peut occasionner des accidents ou être une cause de désordre.

Ils ne pourront couper les convois funèbres ni les détachements de troupes.

Lorsque, par une circonstance quelconque, un train en marche tendra à rejoindre celui qui le précède à quelque compagnie qu'il appartienne, d'ailleurs, le mécanicien du second train devra ralentir sa marche, de manière à laisser entre les deux trains un espace libre d'au moins cent mètres.

.....

Dispositions générales.

Une ligne téléphonique régnera sur toute l'étendue des voies exploitées.

L'emplacement des postes téléphoniques sera soumis à notre approbation.

Le Préfet de police,

H. LOZÉ.

3° Ordonnance du 12 mai 1882 concernant le service du transport en commun des voyageurs sur les bateaux à vapeur dans le ressort de la Préfecture de police.

NOUS, Préfet de police,

Vu : 1° les arrêtés des Consuls des 12 messidor an VIII et 3 brumaire an IX;

2° L'ordonnance royale du 23 mai 1843 relative aux bateaux à vapeur qui naviguen sur les fleuves et rivières;

3° La loi du 21 juillet 1856, concernant les contraventions aux règlements sur les appareils et bateaux à vapeur;

4° L'ordonnance de police du 20 septembre 1867, concernant la navigation de nuit dans la traversée de Paris,

5° L'ordonnance de police du 15 mai 1869, réglant le service des bateaux à vapeur omnibus dans Paris;

Vu la lettre en date du 24 juin 1881, par laquelle M. le Ministre des travaux publics a décidé qu'il n'y avait pas lieu de proroger l'autorisation accordée les 10 août 1866 et 15 janvier 1879, pour le transport en commun des voyageurs sur la Seine, dans la traversée de Paris, et dont l'expiration a eu lieu le 14 février 1882;

Considérant que le régime du droit commun appliqué à cette industrie doit faire disparaître certaines obligations imposées par l'ordonnance de police du 15 mai 1869, comme conséquence de cette autorisation;

Considérant que dans cette nouvelle situation, l'Administration a le devoir, par de nouvelles prescriptions, d'assurer la libre circulation sur la rivière et la sécurité des personnes voyageant en commun sur les bateaux à vapeur;

Vu les observations de MM. les Ingénieurs de la navigation de la Seine et de la Marne;

Vu la décision ministérielle du 11 mai 1882, approuvant les dispositions ci-après, proposées par la Commission de surveillance des bateaux à vapeur,

ORDONNONS ce qui suit ;

TITRE Ier. — Autorisations.

ART. 1er. *Établissement des services.* — Tout service régulier de bateaux à vapeur destinés à transporter en commun des voyageurs doit faire l'objet d'une autorisation préalable.

ART. 2. *Demande d'autorisation.* — La demande d'autorisation devra indiquer :

Le nombre de bateaux qu'on se propose d'employer;

Leurs dimensions en longueur et en largeur et leur tirant d'eau à pleine charge;

Les points de départ et d'arrivée, ainsi que les escales intermédiaires des services projetés,

Et la fréquence minimum des départs.

ART. 3. *Déclarations à faire à la Préfecture de police.* — Les entrepreneurs autorisés feront connaître à la Préfecture de police :

1° Les heures du premier et du dernier départ des points extrêmes et l'intervalle normal des départs;

2° Le prix des places;

3° Toutes les modifications du service, les voyages spéciaux et extraordinaires,

ART. 4. *Pontons. Escales sans pontons.* — Aucun ponton ne peut être installé sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Il en est de même des escales sans pontons.

TITRE II. — Appareils moteurs.

ART. 5. *Chaudières.* — Les chaudières porteront un numéro d'ordre.

ART. 6. *Local de l'appareil moteur.* — L'emplacement des appareils moteurs devra être assez grand et assez aéré pour permettre aux mécaniciens et chauffeurs de faire leur service sans risquer d'être incommodés.

ART. 7. *Soutes à charbons.* — Les soutes à charbon devront être séparées du foyer et des chaudières.

ART. 8. *Éclairage des machines et chaudières.* — La nuit, le local des machines et chaudières et les appareils de sûreté devront être parfaitement éclairés jusqu'à la fin du service.

ART. 9. *Foyers des chaudières.* — Les foyers des chaudières seront complètement fumivores ou alimentés par un combustible ne donnant pas plus de fumée que le coke.

TITRE III. — Bateaux et équipages.

CHAP. Ier. — *Installation des bateaux.*

ART. 10. *Entretien des bateaux en état de propreté.* — Toutes les parties des bateaux à vapeur transportant des voyageurs devront être constamment maintenues dans un parfait état de propreté et d'entretien.

ART. 11. *Garde-corps et barrières.* — Le pont de chaque bateau devra être garni d'un garde-corps d'au moins 0 m. 90 de hauteur et très solidement établi.

Le pont sera coupé suivant l'axe par une barrière de 0 m. 90 au moins de hauteur ou par des banquettes doubles à dossier commun.

ART. 12. *Devise, nom de l'entrepreneur ou de la compagnie et numéro d'ordre.* — La devise du bateau, le nom des entrepreneurs ou la désignation de la compagnie seront inscrits suivant les prescriptions du permis de navigation.

Les numéros d'ordre des bateaux seront également inscrits aux côtés extérieurs des bateaux; ils seront répétés sur le pont et à l'intérieur de chaque salon, aux endroits les plus en vue du public; ils seront éclairés la nuit.

Le numéro extérieur de chaque bord sera éclairé la nuit de manière à être vu de la rive.

CHAP. II. — *Équipages.*

ART. 13. *Pilotes et mécaniciens.* — Il y aura à bord de chaque bateau un pilote et un mécanicien commissionnés par le Préfet de police [1].

ART. 14. *Retrait de la commission délivrée aux pilotes ou aux mécaniciens.* — Les commissions pourront être retirées temporairement ou définitivement, suivant les fautes commises.

ART. 15. *Attributions respectives des pilotes et des mécaniciens.* — Le pilote ou le capitaine commissionné est responsable des manœuvres et les commande.

---

[1] Voir ci-après, p. 266, l'arrêté réglementaire du 8 octobre 1886 concernant les commissions de capitaines et de mécaniciens pour la conduite des bateaux à vapeur dans le ressort de la Préfecture de police.

Il ne peut quitter la direction du bateau, ni le mécanicien et le chauffeur le local de la machine, tant que le bateau ne sera pas amarré à l'une des stations extrêmes.

Le mécanicien doit obtempérer aux ordres du pilote; il le préviendra immédiatement du manque de pression ou des accidents à la machine qui surviendraient au cours de la navigation.

ART. 16. *Poste du barreur à bord du bateau en marche.* — L'homme tenant la barre sera complètement isolé du public; il sera placé sur un banc élevé de manière à dominer et à découvrir parfaitement les abords du bateau.

Il sera en communication directe et sûre avec le mécanicien, au moyen d'un portevoix, d'un tuyau acoustique ou d'une sonnerie.

ART. 17. *Mariniers et chauffeurs.* — Indépendamment du pilote et du mécanicien commissionnés, il y aura à bord autant de mariniers et de chauffeurs que le service l'exigera, ce qui sera indiqué dans le permis de navigation ou dans une décision spéciale à chaque service; ces mariniers et ces chauffeurs devront avoir au moins seize ans et posséder les aptitudes nécessaires.

ART. 18. *Vigie.* — Un marinier devra se tenir autant que possible à l'avant du bateau quand celui-ci sera en marche.

ART. 19. *Pontonnier.* — Il y aura sur chaque ponton un marinier au moins pour amarrer les bateaux avec l'aide des mariniers du bord, sous les ordres du pilote.

ART. 20. *Attributions du préposé.* — Il y aura à bord de chaque bateau un préposé qui pourra recevoir le prix des places.

Ce préposé comptera les voyageurs et veillera à ce qu'il ne soit jamais admis dans le bateau un nombre de voyageurs supérieur à celui qui aura été fixé par le permis de navigation. — En cas de surcharge, il sera responsable de la contravention.

Il maintiendra l'ordre et devra rendre compte aux inspecteurs de la navigation des faits pouvant intéresser le service.

ART. 21. *Avertissements aux escales.* — Les receveurs devront annoncer les escales au moment de l'accostage. Pendant l'embarquement ils annonceront la direction du bateau et les stations à desservir.

ART. 22. *Défense de fumer.* — Il est défendu aux receveurs, aux mariniers et aux pontonniers de fumer pendant leur service.

Il est également défendu à tous les hommes d'équipage de se distraire de leur travail et d'interpeller, soit les autres mariniers, soit les voyageurs.

ART. 23. *Insignes.* — Les pilotes, préposés, mariniers et pontonniers devront avoir des insignes qui seront acceptés par l'administration et qui les feront reconnaître du public.

ART. 24. *Renseignements à fournir sur le personnel.* — Les entrepreneurs fourniront un état indicatif des noms et demeures des personnes employées au service actif.

TITRE IV. — Manœuvres [1].

CHAP. Ier. — *Marche des bateaux.*

ART. 25. *Rencontre d'un convoi remorqué ou de bateaux de commerce.* — Tout bateau à

---

[1] Un arrêté préfectoral du 10 février 1891 : 1° précise les stations aux abords desquelles les bateaux à voyageurs devront tenir réciproquement leur gauche au lieu de se croiser sur leur droite; 2° réglemente les virages desdits bateaux aux abords de la station des Tuileries et en aval du viaduc d'Auteuil; 3° empêche les croisements entre bateaux desservant des rives différentes.

vapeur qui rencontrera un convoi remorqué ou des bateaux de commerce, devra s'éloigner de la route suivie par lesdits convois ou bateaux.

ART. 26. *Tour d'abordage des bateaux se dirigeant en sens opposé vers la même station.* — Lorsque deux bateaux à vapeur marchant en sens inverse viendront pour faire escale à la même station, quel que soit d'ailleurs le nombre des débarcadères, le bateau montant sera tenu de ralentir et au besoin d'arrêter sa marche et de laisser, entre lui et les pontons, un passage libre au bateau descendant.

ART. 27. *Bateaux marchant dans le même sens.* — Il est défendu aux pilotes de bateaux à vapeur qui desservent le même point de se dépasser à 200 mètres en amont ou en aval des débarcadères; celui qui sera en arrière ou le plus au large devra ralentir sa marche et laisser la priorité à l'autre.

ART. 28. *Précautions à observer dans les passes étroites. Signaux.* — Il est interdit aux bateaux à vapeur de se dépasser dans les passes étroites désignées ci-après, savoir :

1° Dans la banlieue amont : le cours de la Marne, entre le pont aqueduc de la Charité et son confluent avec la Seine;

2° Dans la traversée de Paris : les bras des îles Saint-Louis et de la Cité, depuis le pont Sully jusqu'au Pont-Neuf;

3° Dans la banlieue aval : la passe du Bas-Meudon qui réunit les deux bras de la Seine entre l'île de Billancourt et l'île Séguin.

Tout pilote venant à s'engager dans l'une de ces passes, devra faire *sonner, siffler ou corner.*

ART. 29. *Signaux.* — Ces signaux devront être donnés en avertissement toutes les fois qu'il y aura lieu d'assurer la sécurité des manœuvres.

ART. 30. *Passage sous les ponts.* — Autant que possible, les bateaux marchant en sens contraire prendront, au passage sous les ponts, des arches différentes.

Dans le cas où le passage ne pourra s'effectuer que par la même arche, les pilotes devront faire ralentir la marche des bateaux et prendre toutes les précautions nécessaires; au besoin, le bateau montant stoppera et cèdera le passage au bateau descendant.

ART. 31. *Passage près des établissements en rivière, des travaux en cours d'exécution, etc.* — Les bateaux à vapeur ralentiront leur marche lorsqu'ils passeront près des établissements en rivière, des travaux en cours d'exécution, des bateaux ou des trains garés ou en déchargement.

CHAP. II. — *Escales.*

ART. 32. *Pontons et passerelles.* — En général, l'embarquement et le débarquement des voyageurs se feront au moyen de pontons flottants reliés à la rive par des passerelles.

Chaque fois que cela sera nécessaire, le bateau sera relié au ponton ou au quai par une passerelle mobile munie de rampes de chaque côté. Dans aucun cas, il ne pourra être suppléé à l'emploi des passerelles par de simples planches.

ART. 33. *Batelets.* — L'usage des batelets sera soumis aux règlements en vigueur et aux diverses prescriptions de l'ordonnance du 20 juin 1867.

ART. 34. *Bachot et boîte de secours, bouée et croc.* — Chaque station de bateaux à vapeur sera pourvue d'un bachot en bon état et flottant, muni de ses agrès, d'une boîte de secours, d'une bouée et d'un croc.

ART. 35. *Éclairage.* — Les stations et leurs abords seront éclairés la nuit, par les soins des pontonniers, sous la responsabilité des entrepreneurs de transport.

ART. 36. *Écriteaux indiquant le service.* — A chaque station, des écriteaux seront apposés pour indiquer les escales, le prix des places, les heures de départ et les modifications du service.

Ces écriteaux seront éclairés la nuit.

Le nom de la station sera inscrit sur le côté du large.

ART. 37. *Arrêt à toutes les stations.* — Les bateaux devront faire toutes les escales indiquées dans les écriteaux dont il est question à l'article précédent.

ART. 38. *Accostage.* — Pour faire escale, les pilotes devront faire accoster parfaitement les bateaux aux pontons, après quoi les pontonniers et les mariniers amarreront solidement les bateaux de l'avant et de l'arrière.

Il est défendu aux pilotes d'arriver aux stations avec trop de rapidité et d'aborder les pontons de manière à faire chanceler les voyageurs.

ART. 39. *Niveau des pontons et des bateaux.* — Les entrepreneurs prendront les dispositions nécessaires pour que la différence de niveau entre le plancher des pontons et le pont des bateaux ne soit pas supérieure à 0 m. 30.

ART. 40. *Ouverture et fermeture des portes.* — Les portes des pontons et des bateaux ne pourront être ouvertes que pendant le temps strictement nécessaire pour le débarquement et l'embarquement des voyageurs.

Les préposés et les pontonniers n'ouvriront ces portes qu'après la complète exécution des manœuvres d'amarrage; ils les fermeront aussitôt que le chargement sera complet ou que le signal du départ aura été donné.

ART. 41. *Embarquement et débarquement.* — Il sera procédé d'abord au débarquement, ensuite à l'embarquement des voyageurs.

Les voyageurs devront s'embarquer suivant leur tour d'arrivée.

Les préposés aideront les voyageurs et surtout les femmes et les enfants à embarquer et à débarquer.

Il est défendu aux voyageurs de s'embarquer après que le signal de mise en marche aura été donné et de débarquer avant que le bateau ne soit amarré au ponton.

Il est expressément défendu de sauter par-dessus les garde-corps.

ART. 42. *Remorquage des bateaux en détresse.* — Il est défendu aux pilotes de prendre aucune embarcation à la remorque, à moins qu'elle ne se trouve en détresse avec des passagers.

CHAP. III. — *Éclairage* [1].

ART. 43. *Mode d'éclairage.* — Les bateaux à vapeur, les pontons, les escales et les passerelles seront éclairés conformément aux règlements et aux décisions de l'Administration. Il en sera de même des embarcations employées accidentellement aux embarquements et débarquements.

ART. 44. *Interdiction des essences minérales.* — Il est formellement interdit d'employer du pétrole ou des essences minérales pour l'éclairage des bateaux.

---

[1] Une ordonnance de police du 13 mai 1885, complétant le Règlement ministériel du 4 août 1884, fixe les conditions d'éclairage des bateaux à voyageurs et des pontons-embarcadères. (Voir, pour l'éclairage des bateaux, ci-dessus, p. 126.)

TITRE V. — Voyageurs.

ART. 45. *Parties des bateaux interdites aux passagers.* — Il est interdit de laisser aucun passager s'introduire dans les parties du bateau réservées pour les manœuvres.

ART. 46. *Livres de bord.* — Il y aura à bord de chaque bateau un registre dont toutes les pages devront être cotées et paraphées par le Secrétaire général de la Préfecture de police et sur lequel les voyageurs auront la faculté de consigner leurs observations, en ce qui pourrait concerner le départ, la marche et la manœuvre du bateau, les avaries ou accidents quelconques et la conduite de l'équipage. Ces observations seront suivies de la signature et de l'indication du domicile des voyageurs qui les auront faites.

Le préposé pourra également consigner sur ce registre les observations qu'il jugerait convenables. Il y mentionnera les incidents relatifs au service

Un registre semblable sera mis, à bord de chaque ponton, à la disposition du public.

ART. 47. *Copie des réclamations inscrites sur les livres de bord.* — Les entrepreneurs de bateaux à vapeur feront transmettre dans les vingt-quatre heures, aux inspecteurs de la navigation, la copie des rapports ou réclamations consignés sur les livres de bord ou de pontons.

ART. 48. *Inscription sur chaque banquette du nombre des places.* — Chaque banquette portera d'une façon apparente l'indication du nombre de personnes qui pourront régulièrement y prendre place.

ART. 49. *Voyageurs et colis à refuser.* — Il est défendu aux préposés de laisser monter sur les bateaux des individus en état d'ivresse ou vêtus d'une manière nuisible ou incommode pour les autres voyageurs; d'y recevoir des colis qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, peuvent salir, gêner ou incommoder les passagers.

ART. 50. *Dispositions spéciales aux chiens.* — Dans les services de Paris, les chiens sont exclus; dans les autres services, ils ne peuvent être admis qu'en laisse.

ART. 51. *Dispositions relatives aux voyageurs.* — Il est interdit aux voyageurs :

1° De manœuvrer les portes des bateaux ou des pontons;

2° De déposer aucun objet sur les banquettes et d'y occuper abusivement plus que la place nécessaire pour s'asseoir;

3° De faire passer aucun objet ni d'allonger les bras en dehors des bateaux par les fenêtres des salons;

4° De s'asseoir sur les lisses formant garde-corps;

5° De monter sur les bancs et capots;

6° De fumer dans les salles réservées.

ART. 52 [1]. *Vente et apport de boissons.* — Dans les services de Paris et de la ban-

---

[1] Cet article a été modifié par l'ordonnance de police du 18 mai 1885 ainsi conçue : « Art. 1er. — L'article 52 de l'ordonnance du 12 mai 1882 est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

Les compagnies pourront être autorisées, sur leur demande et par arrêté spécial, à installer des cantines ou buvettes à bord des bateaux. »

lieue, il est défendu d'établir des cantines à bord des bateaux et pontons et d'y débiter des boissons. Dans les mêmes services, défense est faite aux voyageurs d'apporter du vin ou des liqueurs pour les boire à bord des bateaux, des pontons ou aux abords des stations.

ART. 53. *Désordres.* — Il est expressément défendu de troubler l'ordre soit sur les bateaux, soit dans les embarcadères et aux abords, par des rixes, querelles, cris ou chants; il est défendu de jouer aux cartes et à tout autre jeu.

ART. 54. *Industries parasites.* — Défense est faite aux colporteurs, musiciens et chanteurs ambulants, aux saltimbanques, aux crieurs, distributeurs d'imprimés, d'exercer leur industrie sur les bateaux et aux abords des escales.

ART. 55. *Affichage d'annonces.* — Il est défendu de placer sans permission, à l'extérieur des bateaux, des affiches ou annonces autres que celles relatives au service.

A l'intérieur, sur deux vitres consécutives, une seule pourra recevoir des annonces.

Un emplacement sera réservé aux affiches officielles.

ART. 56. *Objets oubliés sur les bateaux.* — Les préposés visiteront les bateaux après chaque voyage.

Les objets oubliés qui n'auront pu être restitués immédiatement aux voyageurs devront être remis, dans les vingt-quatre heures, au siège de l'entreprise qui les déposera à la Préfecture de police dans un délai de trois jours, s'ils ne sont pas réclamés.

TITRE VI. — Dispositions générales.

ART. 57. *Passages gratuits.* — Les propriétaires de bateaux à vapeur sont tenus de recevoir à bord et de transporter gratuitement les membres de la commission de surveillance, les ingénieurs des services de la navigation ainsi que les inspecteurs, les conducteurs et les agents attachés auxdits services de la navigation.

ART. 58. *Publicité de la présente ordonnance.* — La présente ordonnance sera constamment affichée à bord des bateaux à vapeur, dans chaque salon et à l'entrée de chaque ponton.

ART. 59. *Prescriptions éventuelles.* — Les entrepreneurs de bateaux à vapeur et leurs employés seront tenus de se conformer à toutes les prescriptions que les inspecteurs de la navigation de service leur feront dans l'intérêt du bon ordre et de la sécurité du public.

ART. 60. *Répression des contraventions.* — Les contraventions seront constatées et poursuivies par les voies de droit, sauf application, le cas échéant, des articles 319 et 320 du Code pénal et sans préjudice de la responsabilité des entrepreneurs vis-à-vis des tiers.

ART. 61. *Rappel des prescriptions de l'ordonnance royale du 23 mai 1843.* — Indépendamment des dispositions contenues dans la présente ordonnance, les entreprises de transport en commun des voyageurs resteront soumises aux prescriptions de l'ordonnance royale du 23 mai 1843.

ART. 62. *Exécutoire.* — Les membres de la commission de surveillance, les ingénieurs de la navigation, le colonel de la garde républicaine, le colonel de la gendarmerie de la Seine, les maires des communes du ressort de la Préfecture de police,

l'inspecteur général de la navigation, le chef de la police municipale, les commissaires de police et les agents sous leurs ordres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution de la présente ordonnance.

Le Préfet de Police,

CAMESCASSE.

Par le Préfet de Police :

Le Secrétaire général,

VEL-DURAND.

4° Arrêté réglementaire du 8 octobre 1886, concernant la délivrance des commissions de capitaines et de mécaniciens pour la conduite des bateaux à vapeur dans le ressort de la Préfecture de police.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu : les lois et règlements concernant la police des rivières et, notamment, l'article 12 de la loi du 21 juillet 1856 et l'article 35 du décret du 9 avril 1883;

Les rapports de l'ingénieur en chef des mines et de l'inspecteur général de la navigation et des ports, et l'avis de la commission de surveillance des bateaux à vapeur;

Vu la décision ministérielle du 1er septembre 1886 approuvant les dispositions ci-après ;

Considérant qu'il importe de ne confier la conduite des bateaux à vapeur qu'à des capitaines et à des mécaniciens expérimentés,

ARRÊTONS ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Les commissions de capitaine ou de mécanicien, à bord soit des bateaux de commerce, soit des bateaux à voyageurs, seront délivrées à la suite d'un examen.

ART. 2. — Pour être admis à subir l'examen, les candidats devront :

1° Produire un extrait de leur acte de naissance;

2° Avoir vingt et un ans révolus pour la conduite des bateaux de commerce, et 25 ans pour celle des bateaux à voyageurs;

Et 3° fournir des certificats authentiques constatant qu'ils ont une conduite régulière et qu'ils sont de bonne vie et mœurs.

En outre, il faudra, pour obtenir une commission de capitaine :

1° Avoir navigué pendant deux ans comme second à bord des bateaux à vapeur et produire des certificats des chefs d'entreprise, attestant que ledit stage a été fait;

2° Fournir un certificat de capacité, délivré par deux capitaines commissionnés dont les signatures seront dûment légalisées.

D'autre part, les mécaniciens ne seront commissionnés qu'après avoir justifié qu'ils ont été employés, pendant un an au moins, comme chauffeurs à bord des bateaux à vapeur.

ART. 3. — Indépendamment des conditions énumérées ci-dessus, il ne sera délivré de commission de capitaine ou de mécanicien, pour la conduite des bateaux à voyageurs dans le département de la Seine, aux candidats déjà commissionnés, qu'autant qu'ils auront fait un stage d'au moins deux mois à bord desdits bateaux.

A cet effet, les compagnies de bateaux à voyageurs nous adresseront, en temps utile, les noms des élèves capitaines ou mécaniciens désignés pour faire un stage, en indiquant les numéros des bateaux à bord desquels ils s'exerceront.

ART. 4. — La commission chargée d'examiner les candidats à l'emploi de capitaine se composera de l'inspecteur général de la navigation, président, et des inspecteurs du service spécial des bateaux à vapeur.

L'examen portera sur les règlements de navigation fluviale et, notamment, sur le décret du 9 avril 1883, relatif aux bateaux à vapeur, l'ordonnance de police du 12 mai 1882, concernant les transports de voyageurs, le règlement ministériel du 4 août 1884 et l'ordonnance de police du 13 mai 1885 sur l'éclairage des bateaux et des pontons-embarcadères.

Les candidats devront avoir, de plus, une connaissance exacte des fleuves et rivières sur lesquels ils navigueront.

ART. 5. — L'ingénieur en chef des mines du service des appareils à vapeur est chargé de l'examen des candidats mécaniciens.

Le candidat doit avoir l'expérience nécessaire pour la conduite prompte et sûre d'une machine à vapeur, et connaitre toutes les parties de la machine et le rôle de chacune d'elles, spécialement l'appareil alimentaire et les autres appareils de sûreté. Le procès-verbal d'examen indiquera que le candidat est capable d'entretenir la machine en bon état ; qu'il peut, par exemple, refaire ou réparer un joint qui viendrait à perdre ; remettre en ordre une soupape ou un tiroir dérangé ; remplacer une pièce de rechange ; en un mot, qu'il est à même de démonter et de remonter la machine pièce à pièce, sinon de forger et d'ajuster les pièces qui la composent.

L'ingénieur en chef s'assurera, enfin, que l'impétrant sait quelles sont les précautions à prendre pour la conduite du feu et de la chaudière pendant la marche, au moment du départ ou de l'arrivée, et pendant le stationnement.

ART. 6. — Des commissions spéciales continueront à être délivrées aux particuliers pour la conduite des bateaux à vapeur de plaisance. Les candidats devront fournir les pièces indiquées aux paragraphes 1 et 3 de l'article 2 ; ils subiront un examen pratique en marche.

ART. 7. — Sont rapportées les décisions préfectorales des 4 décembre 1882 et 25 juin 1883.

ART. 8. — L'ingénieur en chef des mines, l'inspecteur général de la navigation et des ports et les agents sous leurs ordres, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent arrêté, qui sera imprimé et publié.

Le Préfet de police,

GRAGNON.

Par le Préfet de police :

Le Secrétaire général,

H. LOZÉ.

DEUXIÈME PARTIE

TABLEAUX STATISTIQUES

(Tableau n° 1.)

Longueurs exploitées par les compagnies

ANNÉES.	COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.					CHEMIN DE FER DE CEIN		
	OMNIBUS.	SERVICES de banlieue.	VOIES ferrées et service accessoire de St-Cloud (1).	TRAMWAYS.	ENSEMBLE.	LIGNE d'Auteuil.	RIVE droite.	RIVE gauche et raccordements (2).
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	kilomètres.							
1855	149,7	195,4	//	//	345,1	9,0	//	//
1856	149,7	166,3	//	//	316,0	9,0	//	//
1857	149,7	166,3	//	//	316,0	9,0	//	//
1858	149,7	148 5	19,5	//	317,7	9,0	//	//
1859	149,7	148,5	19,5	//	317,7	9,0	//	//
1860	171.2	100,3	19,5	//	291,0	9,0	//	//
1861	198,7	84,6	19,5	//	302,8	9,0	//	//
1862	198,7	95,4	29,5	//	323,6	9,0	17	//
1863	200,6	97,5	29,5	//	327,6	9,0	17	//
1864	200,6	91,0	29,5	//	321,1	9 0	17	//
1865	201.7	91,0	29,5	//	322,2	9,0	17	//
1866	202,1	91,0	29,5	//	322,6	9,0	17	//
1867	201,9	92,2	29.5	//	323,6	9,0	17	(a) 15
1868	206,9	91.0	31,1	//	329,0	9,0	17	12
1869	206,9	76,3	31,1	//	314,3	9,0	17	12
1870	206,9	76,3	31,1	//	314,3	9,0	17	12
1871	205,5	83,8	31,1	//	320,4	9,0	17	12
1872	205,5	85,2	30,7	//	321,4	9,0	17	12
1873	205,5	76,5	20,7	//	302,7	9,0	17	12
1874	205.5	66,7	21,4	//	293,6	9,0	17	12
1875	203,8	56,5	29,4	10,6	300,3	9,0	17	12
1876	200,4	44,9	29,4	10,6	285.3	9,0	17	12
1877	200,6	30,7	29,4	22.4	283,1	9,0	17	12
1878	208,8	25,5	29,4	77,4	341,1	9,0	17	(a) 15
1879	208,0	(g) 36,1	29,7	77,2	351,0	9,0	17	(a) 15
1880	207,7	(g) 34,1	30,1	82,5	354,4	9,0	17	(a) 15
1881	217,3	9,9	(g) 49,3	86.7	363,2	9,0	17	(a) 15
1882	223,1	9,9	(g) 49,3	86,7	369,0	9,0	17	(a) 15
1883	223,1	9,9	29,8	(g) 105,7	368,5	9,0	17	(a) 15
1884	223,1	9,9	29,8	(g) 105,7	368,5	9,0	17	(a) 15
1885	223,1	9,9	29,8	(g) 105,6	368,4	9,0	17	(a) 15
1886	223,1	9,9	29,8	(g) 105,6	368,4	9,0	17	(a) 15
1887	224,5	14,2	29,7	(g) 105,6	374,0	9,0	17	(a) 15
1888	224,5	14.2	29,7	(g) 113,7	382,1	9,0	17	(a) 15
1889	(i) 233,8	14,2	29,7	(i) 125,9	403,6	9,0	17	(k) 27
1890	223,8	14,2	29,7	(g) 120,9	388,6	9,0	17	(k) 27

Nota. — Les chiffres ont été arrondis en kilomètres et hectomètres pour en faciliter la lecture.

(1) Le service accessoire de Saint-Cloud (voie de terre), exploité pendant les années 1862 à 1872, est compris dans ces chiffres pour 10 kilomètres.

(2) 1° Raccordement du chemin de fer de ceinture (R. D.) avec la ligne d'Auteuil; 2° Raccordement de Grenelle au Champ-de-Mars; 3° Raccordement de Puteaux à Grenelle.

(3) On a compris sous la rubrique « Chemins de fer » les lignes traversant les localités environnantes desservies concurremment par des bateaux ou des tramways. La longueur indiquée dans la col. 17 se décompose comme il suit : de Paris-Nord à Saint-Denis, 7 kil.; de Paris-Est à Pantin, 6 kil.; de Paris-Bastille à Vincennes, 6 kil.; de Paris-Orléans à Vitry, 6 kil.; de Paris-Barrière d'Enfer à Sceaux-Fontenay-aux-Roses, 11 kil.; de Paris-Saint-Lazare à Saint-Cloud, 15 kil.; de Paris-Montparnasse à Sèvres, 10 kil.; de Paris-Gare de Lyon à Charenton, 6 kil.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES.

de transport à itinéraire fixe. (Période 1855-1890.) (Tableau n° 1.)

TURE.	BATEAUX À VOYAGEURS.				TRAMWAYS.		CHEMINS	TOTAL
ENSEMBLE.	TRAVERSÉE de Paris.	BANLIEUE amont.	BANLIEUE aval.	ENSEMBLE.	RÉSEAU Nord.	RÉSEAU Sud.	de FER (3).	GÉNÉRAL.
10	11	12	13	14	15	16	17	18
				kilomètres.				
9,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	354,1
9,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	325,0
9,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	325,0
9,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	326,7
9,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	326,7
9,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300,0
9,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	311,8
26,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	349,6
26,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	353,6
26,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	347,1
26,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	348,2
26,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	348,6
41,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	.....	.....	.....	394,4
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	.....	.....	.....	396,8
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	.....	.....	.....	382,1
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	.....	.....	.....	382,1
38,0	(b) 12,0	(c) 3,4	(d) 14,5	29,8	.....	.....	.....	388,2
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	.....	.....	.....	389,2
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	.....	.....	.....	370,5
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	3,6	.....	.....	365,0
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	14,9	4,2	67,0	454,2
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	37,6	32,5	67,0	490,2
38,0	(b) 12,0	(c) 3,3	(d) 14,5	29,8	56,6	43,7	67,0	518,2
41,0	(e) 9,8	(f) 5,5	(d) 14,5	29,8	56,6	71,0	67,0	606,5
41,0	(e) 9,8	(f) 5,5	(d) 14,5	29,8	56,6	71,2	67,0	616,6
41,0	(e) 9,8	(f) 5,5	(d) 14,5	29,8	63,9	71,2	67,0	627,3
41,0	(e) 9,8	(f) 5,5	(d) 14,5	29,8	63,9	71,2	67,0	636,1
41,0	(e) 9,8	(f) 5,5	(d) 14,5	29,8	63,9	71,2	67,0	641,9
41,0	(e) 9,8	(f) 5,5	(d) 14,5	29,8	63,9	71,2	67,0	641,4
41,0	(e) 9,8	(f) 5,5	(d) 14,5	29,8	63,9	71,2	67,0	641,4
41,0	..... (h) 25,1		(d) 14,5	39,6	63,9	71,2	67,0	651,1
41,0	..... (h) 25,1		(d) 14,5	39,6	63,9	71,2	67,0	651,1
41,0	..... (h) 25,1		(d) 14,5	39,6	63,9	71,2	67,0	656,7
41,0	..... (h) 25,1		(d) 14,5	39,6	63,9	71,2	67,0	664,8
53,0	..... (h) 25,1		(d) 14,5	39,6	63,9	71,2	67,0	698,3
53,0	..... (h) 25,1		(d) 14,5	39,6	(j) 69,3	(j) 73,3	67,0	690,8

(a) Dont 3 kilomètres pour la ligne de Grenelle au Champ-de-Mars.
(b) Longueur comptée du pont National au Point-du-Jour.
(c) Longueur comptée du pont National à Charenton.
(d) Longueur comptée du Pont-Royal à Suresnes.
(e) Longueur comptée du pont d'Austerlitz au Point-du-Jour.
(f) Longueur comptée du pont d'Austerlitz à Charenton. — (g) Y compris la voie ferrée du Louvre à Versailles (19k 042).
(h) Cette longueur se répartit ainsi qu'il suit : Bateaux omnibus, du pont d'Austerlitz au Point-du-Jour, 9 k. 8; anciens Bateaux-express, de Charenton au Point-du-Jour. 15 k. 3.
(i) Y compris les services spéciaux de l'Exposition (omnibus, 10k 150; tramways, 8k 185). — (j) Y compris les services rabatteurs (*extra muros*). — (k) Y compris 12 kil. pour la ligne de Puteaux à Grenelle (ouverte le 1er mai 1889).

(Tableau n° 2.) *Parcours kilométrique du matériel affecté au transport des voyageurs.*

ANNÉES.	COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.					COMPAGNIE générale des voitures à Paris (1).	CHEMIN DE FER	
	OMNIBUS.	SERVICES de banlieue.	VOIES ferrées et service accessoire de St-Cloud.	TRAMWAYS et services spéciaux du matin.	ENSEMBLE.		LIGNE d'Auteuil.	RIVE droite.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	milliers de kilomètres.							
1855 (*).....	(a) —	(a) —	//	//	(a) —	5,384	(a) —	//
1856.....	11,208	3,105	//	//	14,313	37,765	(a) —	//
1857.....	11,987	3,190	//	//	15,177	(a) —	(a) —	//
1858.....	13,632	2,599	212	//	16,443	43,183	(a) —	//
1859.....	14,006	2,480	315	//	16,801	42,577	(a) —	//
1860.....	14,695	2,002	323	//	17,020	45,416	(a) —	//
1861.....	17,403	1,342	360	//	19,105	46,422	(a) —	//
1862.....	18,397	1,370	602	//	20,369	46,693	(a) —	(a) —
1863.....	18,948	1,393	592	//	20,933	49,315	(a) —	(a) —
1864.....	19,943	1,419	606	//	21,968	53,863	2,108	(a) —
1865.....	21,211	1,437	613	//	23,261	56,373	2,022	(a) —
1866.....	21,972	1,481	625	//	24,078	61,281	1,991	1,165
1867 (*).....	23,733	1,546	775	//	26,054	60,328	3,752	906
1868.....	22,767	1,412	595	//	24,774	56,569	3,056	1,489
1869.....	22,914	1,318	541	//	24,773	56,892	3,009	1,549
1870 (**).....	21,859	1,025	410	//	23,294	55,463	(a) —	2,411
1871 (**).....	15,879	388	245	//	16,512	26,204	(a) —	1,684
1872.....	21,859	1,165	370	//	23,394	56,267	1,970	1,861
1873.....	22,234	1,043	318	/	23,595	58,373	2,115	2,062
1874.....	22,241	957	329	//	23,527	60,193	2,240	1,991
1875.....	21,194	830	609	445	23,078	60,312	2,455	3,226
1876.....	21,767	695	1,400	1,313	25,175	59,820	2,809	2,521
1877.....	23,095	494	1,607	1,625	26,821	62,099	3,002	2,571
1878 (*).....	21,566	296	1,602	6,670	30,134	64,135	4,053	3,237
1879.....	18,578	(b) 307	1,485	7,402	27,772	59,759	3,623	3,120
1880.....	19,999	(b) 605	1,593	8,248	30,445	59,649	3,756	3,244
1881.....	18,805	214	(b)1,953	8,451	29,423	60,962	3,982	3,324
1882.....	19,230	174	1,628	(b)8,822	29,854	61,933	4,515	4,222
1883.....	19,414	174	1,557	(b)9,152	30,297	62,725	4,710	2,725
1884.....	19,084	185	1,537	(b)9,080	29,886	58,150	5,104	3,028
1885.....	17,543	182	1,442	(b)8,490	27,657	53,662	5,461	2,982
1886.....	18,058	183	1,421	(b)8,425	28,087	52,977	5,556	3,112
1887.....	18,590	278	1,410	(b)8,413	28,691	53,435	6,102	2,788
1888.....	19,055	284	1,408	(b)8,523	29,270	53,435	6,039	4,950
1889 (*).....	19,997	284	1,430	(b)9,330	31,041	54,337	9,370	6,878
1890.....	19,902	282	1,450	(b)8,990	30,624	56,909	8,770	6,575

(1) Le parcours kilométrique des voitures de la Compagnie générale a été calculé sur un parcours moyen de 52 kilomètres par voiture et par jour. — (2) Les chiffres inscrits dans les colonnes 8 à 11 ne comprennent exclusivement que le parcours kilométrique des voitures à voyageurs (1re et 2e classes réunies). — (3) 1° Raccordement du chemin de ceinture (R. D.) avec la ligne d'Auteuil; 2° Raccordement de la ligne de Grenelle au Champ-de-Mars. ; 3° Raccordement de Puteaux à Grenelle. — (*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris. — (a) Les renseignements font défaut ou n'ont pu être établis. — (b) Non compris le parcours kilométrique des voitures de la Compagnie générale des omnibus et de la ligne d'Auteuil. — (c) Non compris le parcours kilométrique des voitures à voyageurs de la ligne d'Auteuil. — (d) Non compris le parcours kilométrique des voitures à voyageurs de la ligne d'Auteuil et celui des voitures de la Compagnie générale des voitures.

(A) Le parcours kilométrique des omnibus de chemins de fer à l'intérieur de Paris n'a pu être déterminé. Il en est banlieue indiquées au tableau n° 1.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

(Omnibus, voitures de place, tramways, bateaux et chemins de fer.) [A] (TABLEAU N° 2.)

DE CEINTURE (3).		BATEAUX À VOYAGEURS.				TRAMWAYS.		TOTAL GÉNÉRAL.
RIVE gauche et raccordements (3).	ENSEMBLE.	TRAVERSÉE de Paris.	BANLIEUE amont.	BANLIEUE aval.	ENSEMBLE.	RÉSEAU Nord.	RÉSEAU Sud.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
				milliers de kilomètres.				
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(b) 5,384
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(c) 52,078
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(d) 15,177
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(e) 59,626
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(e) 59,378
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(e) 62,436
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(e) 65,527
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(e) 67,062
//	(a) —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(e) 70,248
//	(f) 2,108	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(f) 77,939
//	(f) 2,022	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(f) 81,656
//	3,156	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,515
1,823	6,481	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	.....	.....	(g) 92,863
1,143	5,688	440	56	60	556	.....	.....	87,587
1,231	5,789	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	.....	.....	(g) 87,454
(a) —	(h) 2,411	562	57	76	695	.....	.....	(h) 81,863
(a) —	(h) 1,684	490	48	65	603	.....	.....	(h) 45,003
1,599	5,430	628	69	91	788	.....	.....	85,879
1,659	5,836	(.....834..	.....	.....)	834	.....	.....	88,638
1,675	5,906	720	79	102	901	(a) —	.....	(i) 90,527
1,807	7,488	731	78	104	913	(a) —	(a) —	(j) 91,791
2,178	7,508	728	78	221	1,027	1,565	895	95,990
2,700	8,273	775	57	322	1,154	2,653	2,185	103,185
4,264	11,554	1,237	63	162	1,462	2,939	3,816	114,040
4,130	10,873	683	131	204	1,018	3,033	3,608	106,063
3,838	10,838	701	206	224	1,131	3,285	3,927	109,275
4,377	11,683	706	203	244	1,153	3,309	3,725	110,255
4,551	13,288	772	198	290	1,260	3,224	3,821	113,380
4,757	12,192	829	218	317	1,364	3,118	3,800	113,496
5,041	13,173	885	223	330	1,438	3,226	3,747	109,620
5,446	13,889	(... (l) 1,297.....			349	1,646	3,212	3,712	103,778
4,784	13,452	(... (l) 1,838.....			445	2,283	3,201	3,630	103,630
3,714	12,604	(... (l) 1,671.....			420	2,091	3,269	3,775	103,865
4,060	15,649	(... (l) 1,467.....			386	1,853	3,432	3,901	107,540
8,648	24,896	(... (m) 1,950.....			443	2,393	3,193	4,149	120,009
7,021	22,375	(... (l) 1,749.....			411	2,160	3,300	4,146	119,514

(e) Non compris le parcours kilométrique des voitures à voyageurs de la ligne d'Auteuil et du chemin de Ceinture (R. D.). — (f) Non compris le parcours kilométrique des voitures à voyageurs de la Ceinture (R. D.). — (g) Non compris le parcours kilométrique des bateaux à voyageurs. — (h) Non compris le parcours kilométrique des voitures à voyageurs de la ligne d'Auteuil et du chemin de Ceinture (R. G.). — (i) Non compris le parcours kilométrique des tramways nord. — (j) Non compris le parcours kilométrique des tramways nord et sud. — (k) Non compris le parcours kilométrique de la voie ferrée du Louvre à Versailles. — (l) Y compris le parcours kilométrique des Bateaux-Express. (Service de Seine et service de Marne). — (m) Y compris les services spéciaux de l'Exposition et les bateaux du Louvre.

de même pour les voitures de chemins de fer ayant servi au transport des voyageurs à destination des localités de la

Nombre total de voyageurs transportés à toute distance

(TABLEAU n° 3.) (1° Compagnie générale des Omnibus; 2° Compagnie générale

ANNÉES.	COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.				
	OMNIBUS.	SERVICES de banlieue.	VOIES FERRÉES et service accessoire de Saint-Cloud.	TRAMWAYS et services spéciaux du matin.	ENSEMBLE.
1	2	3	4	5	6
1855 (*).....	(a) 36,000,000	(a) 4,000,000	//	//	40,000,000
1856.....	45,530,210	4,060,211	//	//	49,590,421
1857.....	55,474,154	4,592,993	//	//	60,067,147
1858.....	61,436,724	4,617,708	(e) 1,587,917	//	67,642,349
1859.....	66,247,157	4,753,292	2,362,352	//	73,362,801
1860.....	67,766,935	3,817,418	2,475,699	//	74,060,052
1861.....	76,285,538	2,725,642	2,864,041	//	81,875,221
1862.....	81,939,603	2,850,565	2,687,770	//	87,477,938
1863.....	89,685,284	3,091,489	2,762,177	//	95,538,950
1864.....	93,279,721	3,187,664	2,760,928	//	99,228,313
1865.....	101,228,900	3,350,850	2,778,361	//	107,358,111
1866.....	107,212,074	3,430,252	2,912,070	//	113,554,396
1867 (*).....	118,317,372	3,517,897	5,169,578	//	127,004,847
1868.....	113,348,041	3,092,902	2,870,029	//	119,310,972
1869.....	116,778,756	3,029,541	2,801,993	//	122,610,290
1870 (**).....	105,651,155	2,322,462	2,105,467	//	110,079,084
1871 (**).....	77,444,971	824,016	1,744,866	//	80,013,853
1872.....	108,754,561	2,399,058	2,545,560	//	113,699,179
1873.....	111,035,901	2,267,582	2,529,603	//	115,833,086
1874.....	113,294,020	2,049,925	2,564,476	//	117,908,421
1875.....	113,577,278	2,057,272	5,256,108	(k) 4,171,299	125,061,957
1876.....	111,250,663	1,532,081	12,166,887	12,631,864	137,581,495
1877.....	113,674,006	997,529	13,697,352	14,839,570	143,208,457
1878 (*).....	102,912,852	516,434	14,451,670	58,505,744	176,386,700
1879.....	91,248,432	(i) 487,290	12,495,860	58,406,871	162,638,453
1880.....	107,849,512	(i) 2,693,794	13,671,120	66,679,034	190,893,460
1881.....	110,346,376	381,309	(i) 15,121,209	70,022,729	195,871,623
1882.....	113,693,655	293,778	(i) 16,010,721	73,592,207	203,590,361
1883.....	115,103,585	345,099	12,446,777	(i) 79,290,983	207,186,444
1884.....	113,210,099	330,723	12,022,183	(i) 78,000,847	203,563,852
1885.....	105,435,938	293,432	11,122,774	(i) 74,366,357	191,218,501
1886.....	106,815,868	312,667	11,005,045	(i) 73,384,183	191,517,763
1887.....	106,957,307	572,201	10,869,075	(i) 70,562,148	188,960,731
1888.....	109,068,354	676,580	11,001,969	(i) 71,470,354	192,217,257
1889 (*).....	121,157,979	740,009	11,611,651	(i) 80,787,301	214,296,940
1890.....	113,794,461	692,901	11,023,300	(i) 72,717,702	198,228,364

NOTA. — Les chiffres gras indiquent le maximum atteint par service et par compagnie.

(1) Le nombre des voyageurs transportés par la Compagnie générale des voitures à Paris a été calculé à raison de 12 voyageurs par journée de voiture. Les chiffres de la colonne 7 ne correspondent qu'aux *voitures de place* seulement.

(2) 1° Raccordement du chemin de ceinture (R. D.) avec la ligne d'Auteuil; 2° Raccordement de Grenelle au Champ-de-Mars; 3° Raccordement de Puteaux au Champ-de-Mars.

(*) Exposition universelle. (**) Siège de Paris.

(a) Exploitation du 1er mars au 31 décembre 1855.

(b) Exploitation du 1er septembre au 31 décembre 1855.

POUR L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

par année et par compagnie. (Période 1855-1890.)

des voitures à Paris; 3° Chemin de fer de ceinture.) (A suivre.)

(Tableau n° 3.)

COMPAGNIE générale des voitures à Paris (1). 7	CHEMIN DE FER DE CEINTURE. Ligne d'Auteuil. 8	Rive droite. 9	Rive gauche et raccordements(2). 10	Ensemble. 11	ANNÉES. 12
(b) 1,242,480	(c) —	"	"	(c) —	1855 (*).
8,715,048	2,407,039	"	"	2,407,039	1856.
(d) —	(c) —	"	"	(c) —	1857.
9,965,352	2,788,081	"	"	2,788,081	1858.
9,825,540	2,972,072	"	"	2,972,072	1859.
10,480,704	3,021,154	"	"	3,021,154	1860.
10,712,856	3,261,135	"	"	3,261,135	1861.
10,775,316	3,299,733	(f) 92,615	"	3,392,348	1862.
11,380,344	3,622,605	204,120	"	3,826,725	1863.
12,430,020	3,703,225	770,417	"	4,473,642	1864.
13,009,068	3,664,735	1,237,819	"	4,902,554	1865.
14,141,856	3,816,718	1,646,597	"	5,463,315	1866.
13,921,932	5,425,877	2,945,986	(g) 4,864,882	13,236,745	1867 (*).
13,054,284	4,736,835	2,796,028	2,305,404	9,838,267	1868.
13,128,996	5,260,834	3,566,697	2,615,713	11,443,244	1869.
12,799,224	5,080,779	4,157,758	3,376,557	12,615,094	1870(**)
6,046,992	2,776,485	2,866,948	2,239,604	7,883,037	1871(**)
12,984,600	4,497,257	3,684,296	3,251,266	11,432,819	1872.
13,470,672	4,920,303	3,634,224	3,316,983	11,871,510	1873.
13,890,756	5,357,537	3,220,349	3,296,617	11,874,503	1874.
13,918,188	5,665,383	4,267,691	3,950,607	13,883,681	1875.
13,804,272	5,606,418	4,234,408	3,958,144	13,798,970	1876.
14,330,520	5,879,020	4,298,181	4,053,202	14,230,403	1877.
14,800,404	8,181,173	5,590,186	6,827,852	20,599,211	1878 (*).
13,790,496	7,027,036	4,659,430	4,712,663	16,399,129	1879.
13,765,260	7,703,609	5,262,703	5,232,689	18,199,001	1880.
14,068,188	8,864,029	6,246,822	6,144,216	21,255,067	1881.
14,292,144	10,288,155	7,248,824	7,163,626	24,700,605	1882.
14,474,928	11,070,263	7,509,775	7,605,853	26,185,891	1883.
13,419,144	12,535,307	8,433,918	8,191,760	29,160,985	1884.
12,383,436	13,119,338	9,179,026	8,708,848	31,007,212	1885.
12,225,564	13,031,202	9,292,952	8,279,639	30,603,793	1886.
12,331,164	13,104,764	9,357,819	7,971,120	30,433,703	1887.
12,539,268	13,847,065	9,547,496	8,511,947	31,906,508	1888.
(j) 17,672,656	17,852,826	11,387,270	11,852,665	41,092,765	1889 (*).
11,358,408	15,867,845	10,260,380	7,903,863	34,032,588	1890.

(c) La ligne de la gare Saint-Lazare à Auteuil a été ouverte au service des voyageurs le 2 mai 1854 ; mais les renseignements font défaut pour cette année et l'année 1856.
(d) Les renseignements statistiques font défaut pour cette année.
(e) L'exploitation par la Compagnie générale des Omnibus a commencé le 15 avril 1858.
(f) Le chemin de fer de ceinture (R. D.) a été ouvert au service des voyageurs le 14 juillet 1862.
(g) Le chemin de fer de ceinture (R. G.) a été ouvert au service des voyageurs le 25 février 1867.
(h) L'exploitation des tramways de la Compagnie générale des Omnibus a commencé le 15 juin 1875.
(i) Y compris la voie ferrée du Louvre à Versailles.
(j) Pour l'établissement de ce chiffre, voir la note (c) du tableau n° 27, page 351.

(*à suivre.*)

Nombre total de voyageurs transportés à toute distance

[Tableau n° 3. (Fin.)] (4° Compagnie des bateaux à voyageurs sur la Seine; 5° Compagnies

ANNÉES.	BATEAUX À VOYAGEURS. (Bateaux-Omnibus, Hirondelles parisiennes et Bateaux-Express.)				RÉSEAU NORD.
	TRAVERSÉE de Paris (1).	BANLIEUE. amont (1).	BANLIEUE. aval.	ENSEMBLE.	
1	2	3	4	5	6
1855 (*).....	.....	.....	.....	.....	.....
1856.....	.....	.....	.....	.....	.....
1857.....	.....	.....	.....	.....	.....
1858.....	.....	.....	.....	.....	.....
1859.....	.....	.....	.....	.....	.....
1860.....	.....	.....	.....	.....	.....
1861.....	.....	.....	.....	.....	.....
1862.....	.....	.....	.....	.....	.....
1863.....	.....	.....	.....	.....	.....
1864.....	.....	.....	.....	.....	.....
1865.....	.....	.....	.....	.....	.....
1866.....	.....	.....	.....	.....	.....
1867 (*).....	(a) 3,374,900	(a) 52,210	(a) 139,900	3,567,010	.....
1868.....	2,820,631	510,037	198,188	3,528,856	.....
1869.....	3,571,000	739,800	272,300	4,583,100	.....
1870 (**).....	4,312,225	561,425	205,208	5,078,858	.....
1871 (**).....	5,466,889	662,536	326,014	6,455,439	.....
1872.....	6,787,468	889,246	366,065	8,042,779	.....
1873.....	6,912,870	871,800	315,500	8,100,170	.....
1874.....	7,848,659	935,128	343,196	9,126,983	(b) 1,228,572
1875.....	8,171,945	1,022,965	383,721	9,578,631	5,474,472
1876.....	7,370,161	975,157	998,167	9,343,485	12,242,326
1877.....	8,093,512	588,997	1,584,059	10,266,568	21,678,176
1878 (*).....	**13,474,536**	605,291	825,065	14,904,912	24,644,525
1879.....	6,805,189	1,482,503	942,953	9,230,645	23,225,406
1880.....	9,416,720	2,668,094	1,066,858	13,151,672	24,430,991
1881.....	9,900,512	2,876,913	1,089,499	13,866,924	25,581,723
1882.....	11,170,980	3,122,593	1,262,680	15,556,253	26,076,761
1883..... ..	12,096,850	3,304,459	1,442,598	16,843,907	**26,329,976**
1884.....	13,344,888	**3,649,096**	1,434,430	18,428,414	26,063,634
1885.....	 17,229,131	.....	1,591,791	18,820,922	24,984,505
1886.....	 18,988,294	.....	2,301,223	21,289,517	24,906,759
1887.....	 14,670,232	.....	1,688,923	16,359,155	24,409,826
1888.....	 13,419,732	.....	1,644,268	15,064,000	25,179,543
1889 (*).....	.....(g) **30,370,879**	.....	**2,514,225**	(g) **52,885,104**	26,316,455
1890.....	 21,278,942	.....	2,313,025	23,591,967	25,603,626

NOTA. — Les chiffres gras indiquent le maximum atteint par service et par compagnie.

(1) En raison du service fait par les Bateaux-Express d'Auteuil à Charenton, on a dû grouper ces deux services pour les années 1885 à 1890.

(2) Les renseignements n'ont pu être obtenus antérieurement à l'année 1875.

(3) On a compris sous la rubrique « Chemins de fer » le mouvement des voyageurs qui s'est fait entre les grandes gares de Paris et celles des localités environnantes desservies concurremment par des chemins de fer, des tramways ou des bateaux, et *vice versa*. — (Pour le détail des lignes considérées, voir la note (3) du tableau n° 1.)

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

par année et par compagnie. (Période 1855-1890.)

de tramways; 6° Omnibus de chemins de fer; 7° Chemins de fer. (Fin.)

[TABLEAU n° 3. (Fin.)]

TRAMWAYS.		OMNIBUS DE CHEMINS de fer (2).	CHEMINS DE FER (2) – (3).	TOTAL GÉNÉRAL.	ANNÉES.
RÉSEAU SUD. 7	ENSEMBLE. 8	9	10	11	12
.....	.....	.....	.....	(d) 41,242,480	1855 (*).
.....	.....	.....	.....	60,712,508	1856.
.....	.....	.....	.....	(e) 60,067,147	1857.
.....	.....	.....	.....	80,395,782	1858.
.....	.....	.....	.....	86,160,413	1859.
.....	.....	.....	.....	87,561,910	1860.
.....	.....	.....	.....	95,849,212	1861.
.....	.....	.....	.....	101,645,602	1862.
.....	.....	.....	.....	110,746,019	1863.
.....	.....	.....	.....	116,131,975	1864.
.....	.....	.....	.....	125,269,733	1865.
.....	.....	.....	.....	133,159,567	1866.
.....	.....	.....	.....	157,730,534	1867 (*).
.....	.....	.....	.....	145,732,379	1868.
.....	.....	.....	.....	151,765,630	1869.
.....	.....	.....	.....	140,572,260	1870 (**).
.....	.....	.....	.....	100,399,321	1871 (**).
.....	.....	.....	.....	146,159,377	1872.
.....	.....	.....	.....	149,275,438	1873.
.....	1,228,572	.....	.....	154,029,235	1874.
(c) 249,410	5,723,882	985,647	(f) 9,383,128	(f)178,535,114	1875.
5,164,968	17,407,294	912,756	(f) 8,688,648	(f)201,536,920	1876.
14,923,459	36,601,635	857,519	(f) 8,747,756	(f)228,242,858	1877.
25,690,688	50,335,213	958,494	(f) 9,318,441	(f)287,303,375	1878 (*).
23,855,454	47,080,860	798,589	(f) 9,483,400	(f)259,421,572	1879.
25,521,366	49,952,357	712,980	(f) 10,337,317	(f)297,012,047	1880.
25,565,966	51,147,689	738,042	(f) 11,302,816	(f)308,250,349	1881.
26,278,101	52,354,862	776,467	11,895,458	323,166,150	1882.
26,582,198	52,912,174	790,009	12,241,782	330,635,135	1883.
26,146,024	52,209,658	801,375	12,901,156	330,484,584	1884.
25,594,229	50,578,734	819,838	13,619,324	318,447,967	1885.
24,732,372	49,639,131	795,759	14,356,860	320,428,387	1886.
24,258,408	48,668,234	857,811	15,218,864	312,829,662	1887.
24,834,648	50,014,191	1,595,917	15,837,137	319,174,278	1888.
29,101,069	**55,417,524**	2,335,070	17,309,157	**381,069,216**	1889 (*).
26,254,553	51,858,179	**2,657,014**	**18,010,272**	339,736,792	1890.

(a) Le service des bateaux à voyageurs a commencé à fonctionner à l'occasion de l'Exposition universelle de 1867.

(b) L'exploitation des tramways nord a commencé le 28 août 1874.

(c) L'exploitation des tramways sud a commencé le 13 novembre 1875.

(d) Non compris les voyageurs transportés par la ligne d'Auteuil, pour lesquels les renseignements manquent.

(e) Non compris les voyageurs transportés par la ligne d'Auteuil et par la Compagnie générale des voitures, dont le nombre fait défaut.

(f) Non compris les voyageurs transportés, de 1875 à 1881, entre Paris et Charenton (et *vice versa*), pour lesquels les renseignements n'ont pu être obtenus.

(g) Y compris les services spéciaux de l'Exposition et les Bateaux du Louvre.

Nombre moyen de voyageurs transportés à toute distance

(Tableau n° 4.) (1° Compagnie générale des Omnibus; — 2° Compagnie générale

ANNÉES.	COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.				
	OMNIBUS.	SERVICES de banlieue.	VOIES FERRÉES et service accessoire de Saint-Cloud.	TRAMWAYS et services spéciaux du matin.	ENSEMBLE.
1	2	3	4	5	6
1855 (*)	117,647	13,072	"	"	130,719
1856	124,740	11,123	"	"	135,863
1857	151,984	12,583	"	"	164,567
1858	168,319	12,651	4,350	"	185,320
1859	181,499	13,022	6,472	"	200,993
1860	185,156	10,430	6,764	"	202,350
1861	209,001	7,467	7,847	"	224,315
1862	224,492	7,809	7,364	"	239,665
1863	245,713	8,497	7,567	"	261,777
1864	254,862	8,709	7,544	"	271,115
1865	277,339	9,180	7,612	"	294,131
1866	293,731	9,397	7,978	"	311,106
1867 (*)	324,158	9,638	14,163	"	347,959
1868	309,694	8,451	7,842	"	325,987
1869	319,941	8,300	7,677	"	335,918
1870 (*)	289,455	6,363	5,768	"	301,586
1871 (*)	212,178	2,258	4,780	"	219,216
1872	297,143	6,555	6,955	"	310,653
1873	304,207	6,212	6,930	"	317,349
1874	310,394	5,616	7,026	"	323,036
1875	310,896	5,636	14,400	11,428	342,360
1876	306,762	4,186	33,243	34,607	378,798
1877	312,200	2,733	37,527	40,656	393,116
1878 (*)	281,131	1,415	39,594	160,289	482,429
1879	250,269	(*b*) 1,333	31,235	160,018	445,855
1880	294,671	(*b*) 4,157	37,353	154,861	491,042
1881	302,318	1,045	(*b*) 41,428	191,843	536,634
1882	311,388	805	(*b*) 43,865	201,622	557,680
1883	315,352	945	34,101	(*b*) 217,230	567,634
1884	309,317	904	32,847	(*b*) 213,119	556,187
1885	288,805	804	30,473	(*b*) 203,741	523,883
1886	292,646	857	30,151	(*b*) 201,051	524,705
1887	293,033	1,558	29,778	(*b*) 193,321	517,700
1888	298,001	1,849	30,060	(*b*) 195,274	525,184
1889 (*)	331,940	2,027	31,813	(*b*) 221,335	587,115
1890	311,766	1,898	30,201	(*b*) 197,227	543,091

NOTA. — 1° Les années bissextiles sont indiquées par des chiffres *penchés* ; — 2° pour les dates de l'ouverture à l'exploitation, voir le tableau n° 1; — 3° les moyennes correspondant à la première année d'exploitation ont été ramenées à l'année entière.

(1) Le nombre moyen de voyageurs transportés par les voitures de cette compagnie a été évalué à 12 voyageurs par journée de voiture. Les nombres inscrits dans la colonne 7 représentent donc le produit du nombre moyen de voitures en service par jour multiplié par 12 voyageurs. — Pour l'année 1889, voir la note (c) du tableau n° 27, p. 381.

(2) 1° Raccordement du chemin de fer de Ceinture (R. D.) avec la ligne d'Auteuil; 2° raccordement de Grenelle au Champ-de-Mars; 3° raccordement de Puteaux à Grenelle.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

par jour et par compagnie. (*Période 1855-1890.*)

des voitures à Paris; — 3° Chemin de fer de ceinture.) (*A suivre.*)

(Tableau n° 4.)

COMPAGNIE générale des voitures à Paris (1). 7	CHEMIN DE FER DE CEINTURE. LIGNE D'AUTEUIL. 8	RIVE DROITE. 9	RIVE GAUCHE et raccordements(2). 10	ENSEMBLE. 11	ANNÉES. 12
10,176	(a) –	//	//	(a) –	.....(*) 1855
23,808	6,577	//	//	6,577	.....*1856*
(a) –	(a) –	//	//	(a) –	1857
27,324	7,639	//	//	7,639	1858
26,916	8,142	//	//	8,142	1859
28,632	8,254	//	//	8,254	.....*1860*
29,352	8,934	//	//	8,934	1861
29,520	9,040	270	//	9,310	1862
31,176	9,925	559	//	10,484	1863
33,960	10,118	2,105	//	12,223	.....*1864*
35,640	10,040	3,391	//	13,431	1865
38,748	10,457	4,511	//	14,968	1866
38,148	14,865	8,071	13,328	36,264	.....(*) 1867
35,664	12,942	7,639	6,299	26,880	.....*1868*
35,976	14,413	9,772	7,166	31,351	1869
35,064	13,920	11,391	9,251	34,562	..... (**) 1870
16,572	7,607	7,854	6,136	21,597	..... (**) 1871
35,484	13,654	10,066	8,883	32,603	.....*1872*
36,912	13,480	9,957	9,088	32,525	1873
38,052	14,678	8,823	9,032	32,533	1874
38,124	15,522	11,692	10,824	38,038	1875
37,716	15,318	11,569	10,814	37,701	.....*1876*
39,264	16,107	11,776	11,105	38,988	1877
40,548	22,414	15,316	18,706	56,436	.....(*) 1878
37,788	19,225	12,766	12,911	44,902	1879
37,608	21,048	14,379	14,297	49,724	.....*1880*
38,544	24,285	17,114	16,834	58,233	1881
39,156	28,187	19,860	19,626	67,673	1882
39,648	30,329	20,575	20,838	71,742	1883
36,660	34,250	23,043	22,381	79,674	.....*1884*
33,924	35,944	25,149	23,859	84,952	1885
33,492	35,702	25,460	22,683	83,845	1886
33,780	35,904	25,637	21,838	83,379	1887
34,260	37,834	26,086	23,257	87,177	.....*1888*
48,418	48,912	51,198	52,473	112,583	.....(*) 1889
31,116	43,474	28,112	21,654	93,240	1890

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(a) Les renseignements font défaut pour cette année.

(b) Y compris la voie ferrée du Louvre à Versailles.

(*A suivre.*)

Nombre moyen de voyageurs transportés à toute distance

(Tableau n° 4.) (*Fin.*) (4° Compagnies des bateaux à voyageurs sur la Seine; — 5° Compagnies

ANNÉES.	BATEAUX À VOYAGEURS. (BATEAUX-OMNIBUS, HIRONDELLES PARISIENNES ET BATEAUX-EXPRESS.)				RÉSEAU NORD.
	Traversée de Paris (2).	Banlieue.		ENSEMBLE.	
		Amont (1).	Aval.		
1	2	3	4	5	6
1855 (*)	.....	.....	.....	.....	.....
1856	.....	.....	.....	.....	.....
1857	.....	.....	.....	.....	.....
1858	.....	.....	.....	.....	.....
1859	.....	.....	.....	.....	.....
1860	.....	.....	.....	.....	.....
1861	.....	.....	.....	.....	.....
1862	.....	.....	.....	.....	.....
1863	.....	.....	.....	.....	.....
1864	.....	.....	.....	.....	.....
1865	.....	.....	.....	.....	.....
1866	.....	.....	.....	.....	.....
1867 (*)	9,246	143	383	9,772	.....
1868	7,707	1,394	541	9,642	.....
1869	9,784	2,027	746	12,557	.....
1870 (**)	11,814	1,538	562	13,914	.....
1871 (**)	14,978	1,815	893	17,686	.....
1872	18,545	2,429	1,000	21,974	.....
1873	18,939	2,388	864	22,191	.....
1874	21,503	2,562	940	25,005	3,350
1875	22,389	2,803	1,051	26,243	14,900
1876	20,137	2,664	2,727	25,528	47,636
1877	22,174	1,614	4,339	28,127	62,293
1878 (*)	36,917	1,658	2,260	40,835	67,519
1879	18,644	4,062	2,583	25,289	63,631
1880	25,729	7,290	2,915	35,934	66,751
1881	27,125	7,882	2,985	37,992	70,086
1882	30,606	8,555	3,459	42,620	71,443
1883	33,142	9,053	3,952	46,147	72,136
1884	36,461	9,970	2,919	49,350	71,229
1885	..... 47,203		4,361	51,564	68,451
1886	..... 52,023		6,305	58,328	68,237
1887	..... 40,193		4,627	44,820	66,876
1888	..... 36,666		4,493	41,159	68,796
1889 (*)	.....(d) 83,208		6,888	90,096	72,100
1890	..... 58,298		6,337	64,635	70,147

NOTA. — 1° Les années bissextiles sont indiquées par des chiffres *penchés*; — 2° pour les dates de l'ouverture à l'exploitation, voir le tableau n° 1; — 3° les moyennes correspondant à la première année d'exploitation ont été ramenées à l'année entière; cette application a été faite d'une manière générale pour les bateaux.

(1) En raison du service fait par les Bateaux-Express d'Auteuil à Charenton, on a dû grouper ces deux services pour les années 1885 à 1890.

(2) Ces renseignements n'ont pu être obtenus antérieurement à l'année 1875.

(3) On a compris sous la rubrique « Chemins de fer » le mouvement des voyageurs qui s'est fait entre les grandes gares de Paris et celles des localités environnantes desservies concurremment par des chemins de fer, des tramways ou des bateaux.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

par jour et par compagnie. (Période 1855-1890.)

de tramways; — 6° Omnibus de chemins de fer; — 7° Chemins de fer.) (*Fin.*) (TABLEAU N° 4.) (*Fin.*)

TRAMWAYS.		OMNIBUS de CHEMINS de fer (2).	CHEMINS de FER (2) (3).	TOTAL GÉNÉRAL.	ANNÉES.
RÉSEAU SUD. 7	ENSEMBLE. 8	9	10	11	12
.....	.....	.....	.....	(*a*) 140,895	.....(*) 1855
.....	.....	.....	.....	166,248	.....*1856*
.....	.....	.....	.....	(*b*) 164,567	1857
.....	.....	.....	.....	220,283	1858
.....	.....	.....	.....	236,051	1859
.....	.....	.....	.....	239,236	.....*1860*
.....	.....	.....	.....	262,601	1861
.....	.....	.....	.....	278,495	1862
.....	.....	.....	.....	303,437	1863
.....	.....	.....	.....	317,298	.....*1864*
.....	.....	.....	.....	343,202	1865
.....	.....	.....	.....	364,822	1866
.....	.....	.....	.....	432,143	.....(*) 1867
.....	.....	.....	.....	398,173	.....*1868*
.....	.....	.....	.....	415,802	1869
.....	.....	.....	.....	385,126	..... (**) 1870
.....	.....	.....	.....	275,071	..... (**) 1871
.....	.....	.....	.....	400,714	.....*1872*
.....	.....	.....	.....	408,977	1873
.....	3.350	.....	.....	421,976	1874
4,227	19,127	2,700	(*c*) 25,707	(*c*) 402,290	1875
23,371	71,007	2,494	(*c*) 23,739	(*c*) 576,983	.....*1876*
60,175	122,468	2,349	(*c*) 23,966	(*c*) 648,278	1877
76,689	144,208	2,626	(*c*) 25,530	(*c*) 792,612	.....(*) 1878
65,357	128,988	2,188	(*c*) 25,982	(*c*) 710,992	1879
69,730	136,481	1,948	(*c*) 28,244	(*c*) 780,981	.....*1880*
70,044	140,130	2,022	(*c*) 30,957	(*c*) 844,522	1881
71,995	143,438	2,127	32,590	885,284	1882
72,828	144,964	2,164	33,539	905,838	1883
71,437	142,666	2,189	35,249	901,975	.....*1884*
70,121	138 572	2,246	37,313	872,454	1885
67,760	135,997	2,180	39,334	877,881	1886
66,461	133,337	2,350	41,695	857,061	1887
67,854	136,650	4,360	43,271	872,061	.....*1888*
79,729	151,829	6,397	47,587	1,044,025	.....(*) 1889
71,930	142,077	7,279	49,343	930,781	1890

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(*a*) Non compris les voyageurs transportés par la ligne d'Auteuil, pour lesquels les renseignements font défaut.

(*b*) Non compris les voyageurs transportés par la ligne d'Auteuil et par la Compagnie générale des voitures à Paris, pour lesquels les renseignements font défaut.

(*c*) Non compris les voyageurs transportés, de 1875 à 1881, entre Paris et Charenton (et *vice versa*), pour lesquels les renseignements manquent.

(*d*) Y compris les services spéciaux de l'Exposition et les Bateaux du Louvre.

(Tableau n° 5.)

Recettes totales des voyageurs par

ANNÉES.	COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.					COMPAGNIE GÉNÉRALE des voitures à Paris. (2)
	OMNIBUS.	SERVICES de banlieue (1).	VOIES FERRÉES et service accessoire de Saint-Cloud.	TRAMWAYS et services spéciaux du matin.	ENSEMBLE.	
1	2	3	4	5	6	7
				francs.		
1855 (*)....	(a)7,212,861	(a)1,208,409	#	#	(a) 8,421,270	(b) –
1856.....	9,359,904	1,571,477	#	#	10,931,381	9,828,977
1857.....	10,784,158	1,652,459	#	#	12,436,617	(b) –
1858.....	11,831,522	1,652,459	(d) 196,591	#	13,680,336	11,024,543
1859.....	12,260,513	1,649,554	291,915	#	14,621,982	12,034,900
1860.....	12,983,012	1,170,647	304,752	#	14,458,411	12,937,745
1861.....	14,534,641	784,100	346,297	#	15,665,038	13,462,608
1862.....	15,585,136	753,297	520,932	#	16,859,365	14,039,271
1863.....	16,790,084	772,190	526,398	#	18,088,672	14,598,715
1864.....	17,511,577	786,951	578,193	#	18,876,721	15,140,011
1865.....	18,912,222	810,038	594,044	#	20,316,304	15,651,310
1866.....	19,888,415	829,278	608,329	#	21,326,022	15,711,633
1867 (*)....	22,337,752	853,263	934,457	#	24,125,472	18,728,104
1868.....	21,036,211	735,645	534,744	#	22,306,600	15,635,409
1869.....	21,758,591	677,711	513,393	#	22,949,695	16,110,750
1870 (**)...	19,429,100	544,628	370,838	#	20,344,566	13,515,826
1871 (**)...	14,560,729	(h) 201,283	275,997	#	15,038,009	7,718,389
1872.....	20,323,410	573,676	407,738	#	21,304,824	14,821,912
1873.....	20,745,904	527,063	369,257	#	21,642,224	14,574,187
1874.....	21,205,812	516,691	383,995	#	22,106,498	15,429,611
1875.....	21,374,735	498,570	821,176	(i) 742,437	23,436,918	17,102,052
1876.....	20,877,886	383,546	1,855,271	2,111,986	25,228,689	16,682,424
1877.....	21,291,164	238,542	2,075,111	2,468,278	26,073,095	16,226,208
1878 (*)....	19,022,396	117,698	2,147,276	10,500,473	32,387,843	21,084,761
1879.....	17,335,580	(j) 95,063	1,780,760	10,248,527	29,459,930	16,281,427
1880.....	20,123,117	(j) 422,046	1,890,257	11,598,044	34,033,464	17,517,332
1881.....	20,779,032	65,525	(j)2,284,086	12,541,768	35,670,411	18,803,008
1882.....	21,539,841	58,450	(j)2,415,051	13,277,806	37,291,148	18,506,054
1883.....	21,691,549	59,008	1,911,444	(j) 13,786,841	37,448,842	18,387,612
1884.....	21,272,537	56,523	1,813,956	(j) 13,603,122	36,746,138	16,911,237
1885.....	19,964,087	50,573	1,082,516	(j) 13,054,082	34,751,258	15,929,726
1886.....	20,219,684	53,253	1,661,971	(j) 12,869,785	34,804,693	15,865,322
1887.....	20,216,416	92,033	1,646,543	(j) 12,446,038	34,401,630	15,548,659
1888.....	20,648,401	109,397	1,676,750	(j) 12,676,152	35,110,700	15,970,814
1889 (*)....	23,241,155	120,221	1,786,933	(j) 14,595,802	39,744,111	19,835,809
1890.....	21,593,552	115,151	1,606,031	(j) 12,936,564	36,251,298	15,148,883

(1) Y compris les extra divers, mais non compris les recettes accessoires telles que : locations, vente de fumiers, etc.
(2) Les recettes de la colonne 7 ne concernent que les *voitures de place* de la compagnie.
(3) Raccordements : 1° du chemin de ceinture (R. D.) avec la ligne d'Auteuil ; 2° de Grenelle au Champ-de-Mars ; 3° de Puteaux à Grenelle.
(4) Les renseignements n'ont pu être obtenus antérieurement à 1875.
(5) On a compris sous la rubrique « Chemins de fer » les recettes afférentes au mouvement des voyageurs ayant circulé entre les gares de Paris et celles des localités environnantes desservies concurremment par des tramways ou des bateaux, et *vice versa*.
(*) Exposition universelle. (**) Siège de Paris.
(a) Exploitation du 1er mars au 31 décembre 1855.
(b) Les renseignements statistiques font défaut pour cette année.
(c) Non compris les recettes de la ligne d'Auteuil et de la Compagnie générale des voitures à Paris, pour lesquelles les renseignements manquent.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

année et par compagnie. (Période 1855-1890). (Tableau n° 5.)

CHEMIN DE FER DE CEINTURE (impôt du 1/10e déduit).			BATEAUX	TRAMWAYS		OMNIBUS	CHEMINS DE FER (impôt du 1/10e déduit) (k) (5).	TOTAL
Ligne d'Auteuil.	Rive droite.	Rive gauche et raccordements (3).	à VOYAGEURS.	RÉSEAU NORD.	RÉSEAU SUD.	de CHEMINS de fer (4).		GÉNÉRAL.
8	9	10	11	12	13	14	15	16
				francs.				
(b) —	#	#	#	.....	.....	.....	.....	(c) 8,421,270
643,785	#	#	#	.....	.....	.....	.....	21,404,143
(b) —	#	#	#	.....	.....	.....	.....	(c)12,436,617
712,166	#	#	#	.....	.....	.....	.....	25,417,045
734,333	#	#	#	.....	.....	.....	.....	27,391,215
727,123	#	#	#	.....	.....	.....	.....	28,123,279
800,944	#	#	#	.....	.....	.....	.....	29,928,590
793,261	(e) 30,925	#	#	.....	.....	.....	.....	31,722,822
862,545	62,860	#	#	.....	.....	.....	.....	33,612,792
873,767	165,415	#	#	.....	.....	.....	.....	35,055,914
868,165	257,941	#	#	.....	.....	.....	.....	37,093,720
902,734	332,945	#	#	.....	.....	.....	.....	38,273,334
1,211,144	570,510	(f) 722,152	(g) 960,941	.....	.....	.....	.....	46,318,323
1,007,976	554,646	382,064	878,841	.....	.....	.....	.....	40,765,536
1,077,692	694,028	416,726	1,155,824	.....	.....	.....	.....	42,404,715
943,628	799,174	447,256	1,155,775	.....	.....	.....	.....	37,206,225
540,120	591,448	306,792	1,218,091	.....	.....	.....	.....	25,412,849
833,312	754,578	444,566	1,503,519	.....	.....	.....	.....	39,662,711
910,171	753,230	451,158	1,481,056	.....	.....	.....	.....	39,812,026
1,008,863	634,120	463,281	1,660,467	(h) 172,000	.....	.....	.....	41,474,840
1,064,617	886,820	541,672	1,754,727	768,859	(l) 33,575	519,880	(m) 2,648,619	48,757,739
1,055,087	865,117	540,840	1,650,794	1,462,240	1,040,549	507,167	(m) 2,502,405	51,535,312
1,091,173	886,457	537,223	1,989,725	2,501,970	2,567,082	465,897	(m) 2,452,550	54,731,380
1,520,036	1,032,219	1,107,304	3,144,657	2,939,119	3,960,727	574,976	(m) 2,605,660	70,377,302
1,284,019	962,100	622,654	1,433,241	2,849,821	3,299,919	453,220	(m) 2,552,405	59,198,736
1,342,713	1,080,979	681,321	1,810,103	3,216,029	3,457,293	435,869	(m) 2,738,284	66,313,387
1,547,178	1,288,165	799,636	1,872,521	3,544,018	3,537,507	458,533	(m) 2,907,238	70,428,215
1,789,582	1,497,067	936,595	2,089,527	3,617,954	3,968,628	478,927	(m) 3,080,291	73,255,773
1,903,383	1,566,955	1,021,637	2,281,343	3,671,058	3,867,057	544,205	(m) 3,158,751	73,850,843
1,907,245	1,529,574	1,013,664	2,431,479	3,644,294	3,858,369	570,011	3,882,251	72,494,262
1,981,720	1,631,787	1,068,265	2,323,419	3,529,015	3,677,586	592,602	3,849,180	69,334,558
2,019,673	1,660,042	958,624	3,123,127	3,497,756	3,646,649	597,395	3,951,892	70,125,173
2,022,580	1,669,497	917,115	3,160,823	3,404,785	3,582,629	708,496	4,051,002	69,467,216
2,157,256	1,670,580	1,021,198	2,879,555	3,485,644	3,741,423	946,464	4,199,429	71,183,063
2,781,449	2,132,467	2,163,117	4,404,093	3,682,381	4,433,834	1,444,683	4,504,915	85,126,259
2,468,024	2,046,555	1,409,761	3,296,244	3,513,180	3,966,007	1,323,791	4,567,361	73,931,104

(d) L'exploitation a commencé le 15 avril 1858.
(e) ——— le 14 juillet 1862.
(f) ——— le 25 février 1867.
(g) L'exploitation a commencé à l'occasion de l'Exposition universelle.
(h) Y compris les recettes du service spécial fait, pendant la Commune, de Saint-Denis à Versailles.
(i) L'exploitation a commencé le 15 juin 1875.
(j) Y compris la voie ferrée du Louvre à Versailles.
(k) L'exploitation a commencé le 28 août 1874.
(l) ——— le 13 novembre 1875.
(m) Non compris les recettes des voyageurs transportés, de 1° entre Paris et Pantin et Paris et Vincennes, de 1875 à 1883; 2° de Paris à Charenton, de 1875 à 1881, et *vice versa*.

(Tableau n° 6.)

Recette moyenne journalière

ANNÉES.	COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.					COMPAGNIE générale des voitures à Paris.	CHEMIN
	OMNIBUS.	SERVICES de banlieue (1).	VOIES ferrées et service accessoire de St-Cloud.	TRAMWAYS et services spéciaux du matin.	ENSEMBLE.		Ligne d'Auteuil.
1	2	3	4	5	6	7	8
				francs.			
1855 (*)	(a) 23,571	(a) 4,276	//	//	27,847	(b) –	(b) –
1856	25,573	4,294	//	//	29,867	26,855	1,759
1857	29,546	4,527	//	//	34,073	(b) –	(b) –
1858	32,415	4,527	(a) 753	//	37,695	30,216	1,951
1859	34,741	4,519	800	//	40,060	32,950	2,012
1860	35,473	3,198	833	//	39,504	35,337	1,987
1861	39,821	2,148	948	//	42,917	36,886	2,194
1862	42,699	2,144	1,427	//	46,270	38,450	2,173
1863	46,000	2,116	1,442	//	49,558	39,983	2,363
1864	47,846	2,150	1,580	//	51,576	41,346	2,387
1865	51,814	2,219	1,627	//	55,660	42,857	2,379
1866	54,489	2,272	1,667	//	58,428	43,043	2,473
1867 (*)	61,199	2,338	2,560	//	66,097	51,309	3,318
1868	57,476	2,010	1,461	//	60,947	42,708	2,754
1869	59,615	1,857	1,407	//	62,879	44,131	2,953
1870 (**)	53,230	1,492	1,016	//	55,738	37,022	2,585
1871 (**)	39,892	(d) 551	756	//	41,199	21,143	1,479
1872	55,528	1,567	1,114	//	58,209	40,481	2,277
1873	56,838	1,444	1,012	//	59,294	39,926	2,494
1874	58,098	1,416	1,052	//	60,566	42,238	2,764
1875	58,561	1,366	2,250	(a) 2,034	64,211	46,829	2,917
1876	57,043	1,048	5,069	5,770	68,930	45,573	2,883
1877	58,332	654	5,685	6,762	71,433	44,434	2,989
1878 (*)	53,760	322	5,883	28,768	88,733	57,747	4,164
1879	47,495	(e) 260	4,879	28,078	80,712	44,590	3,518
1880	54,981	(e) 1,153	5,165	31,689	92,988	47,856	3,669
1881	56,929	180	(e) 6,258	34,361	97,728	51,488	4,239
1882	59,013	160	(e) 6,617	36,378	102,168	50,674	4,903
1883	59,428	162	5,237	(e) 37,772	102,599	50,353	5,215
1884	58,122	154	4,956	(e) 37,167	100,399	46,192	5,211
1885	54,696	139	4,610	(e) 35,764	95,209	43,621	5,429
1886	55,396	146	4,553	(e) 35,260	95,355	43,456	5,533
1887	55,387	254	4,511	(e) 34,099	94,251	42,599	5,541
1888	56,416	299	4,581	(e) 34,634	95,930	43,636	5,894
1889 (*)	63,674	329	4,896	(e) 39,988	108,887	54,345	7,620
1890	59,160	315	4,400	(e) 35,443	99,318	41,504	6,762

Nota. — Les années bissextiles sont indiquées par des chiffres *penchés*.

(1) Y compris les extra divers, mais non compris les recettes accessoires telles que : locations, vente de fumiers, etc.

(2) 1° Raccordement du chemin de ceinture (R. D) avec la ligne d'Auteuil ; — 2° Raccordement de Grenelle au Champ-de-Mars ; — 3° Raccordement de Puteaux à Grenelle.

(3) Les renseignements n'ont pu être obtenus antérieurement à l'année 1875.

(4) On a compris sous la rubrique « Chemins de fer » les recettes afférentes au mouvement des voyageurs transportés entre les gares de Paris et celles des localités environnantes desservies concurremment par des tramways ou des bateaux.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

par compagnie. (Période 1855-1890.) (TABLEAU N° 6.)

DE FER DE CEINTURE (IMPÔT DU 1/10e RÉDUIT.)			BATEAUX	TRAMWAYS		OMNIBUS	CHEMINS DE FER (impôt du 1/10e déduit) (3) (4).	TOTAL
Rive droite.	Rive gauche et raccordements (2).	ENSEMBLE.	à VOYAGEURS.	RÉSEAU NORD.	RÉSEAU SUD.	de CHEMINS de fer (3).		GÉNÉRAL.
9	10	11	12	13	14	15	16	17
				francs.				
"	"	(b) —	"	.....	.....	.....	.....	(c) 27,847
"	"	1,759	"	.....	.....	.....	.....	58,481
"	"	(b) —	"	.....	.....	.....	.....	(c) 34,073
"	"	1,951	"	.....	.....	.....	.....	69,862
"	"	2,012	"	.....	.....	.....	.....	75,022
"	"	1,987	"	.....	.....	.....	.....	76,828
"	"	2,194	"	.....	.....	.....	.....	81,997
(a) 85	"	2,258	"	.....	.....	.....	.....	86,978
172	"	2,535	"	.....	.....	.....	.....	92,076
452	"	2,839	"	.....	.....	.....	.....	95,761
707	"	3,086	"	.....	.....	.....	.....	101,603
912	"	3,385	"	.....	.....	.....	.....	104,856
1,563	(a) 1,978	6,859	(a) 2,633	.....	.....	.....	.....	126,898
1,515	1,044	5,313	2,401	.....	.....	.....	.....	111,369
1,901	1,142	5,996	3,167	.....	.....	.....	.....	116,173
2,190	1,225	6,000	3,167	.....	.....	.....	.....	101,927
1,620	841	3,940	3,337	.....	.....	.....	.....	69,619
2,062	1,214	5,553	4,108	.....	.....	.....	.....	108,351
2,064	1,236	5,794	4,058	.....	.....	.....	.....	109,072
1,737	1,269	5,770	4,549	(a) 2,205	.....	.....	.....	115,328
2,430	1,484	6,831	4,807	2,869	(a) 569	1,424	(f) 7,256	(f) 134,796
2,364	1,478	6,725	4,510	5,690	4,708	1,386	(f) 6,837	(f) 144,359
2,429	1,472	6,890	5,451	7,190	10,029	1,276	(f) 6,719	(f) 153,422
2,828	3,034	10,026	8,615	8,107	11,823	1,575	(f) 7,139	(f) 193,765
2,636	1,706	7,860	3,927	7,808	9,041	1,242	(f) 6,993	(f) 162,173
2,954	1,861	8,484	4,946	8,787	9,446	1,191	(f) 7,482	(f) 181,180
3,529	2,191	9,959	5,130	9,700	9,692	1,256	(f) 7,965	(f) 192,918
4,101	2,566	11,570	5,725	10,141	10,873	1,312	(f) 8,439	(f) 200,902
4,293	2,799	12,307	6,250	10,058	10,595	1,491	(f) 8,654	(f) 202,307
4,179	2,770	12,160	6,643	9,957	10,542	1,558	10,607	198,058
4,471	2,927	12,827	6,366	9,669	10,076	1,624	10,546	189,938
4,548	2,626	12,707	8,557	9,583	9,991	1,637	10,827	192,113
4,574	2,513	12,628	8,660	9,328	9,815	1,941	11,099	190,321
4,564	2,790	13,248	7,868	9,524	10,222	2,586	11,474	194,488
5,842	**5,926**	**19,388**	**12,066**	**10,089**	**12,147**	**3,956**	**12,342**	**233,220**
5,607	3,862	16,231	9,031	9,625	10,866	3,627	12,349	202,551

(a) Moyenne ramenée à l'année entière.
(b) Les renseignements font défaut pour cette année.
(c) Non compris les recettes de la ligne d'Auteuil, et celles de la Compagnie générale des voitures à Paris, qui font défaut.
(d) Y compris les recettes du service spécial fait, pendant la Commune, de Saint-Denis à Versailles.
(e) Y compris les recettes de la voie ferrée du Louvre à Versailles.
(f) Non compris les recettes afférentes aux voyageurs transportés : 1° entre Paris et Pantin ; 2° Paris et Vincennes (et *vice versa*) de 1875 à 1883, et celles des voyageurs transportés entre Paris et Charenton (et *vice versa*) de 1875 à 1881, qui n'ont pu être établies.

(Tableau n° 7.) *Nombre moyen de voyages; dépense moyenne par habitant*

DÉSIGNATION des COMPAGNIES DE TRANSPORT.	NOMBRE MOYEN DE VOYAGES			
	1856.	1861.	1866.	1872.
1	2	3	4	5
I. — *Compagnie générale des Omnibus.*				
Omnibus	39.0	45.0	58.5	58.4
Services de banlieue	3.5	1.6	1.9	1.3
Voies ferrées et service accessoire de Saint-Cloud	"	1.7	0.9	0.6
Tramways et services spéciaux du matin	"	"	"	"
Ensemble	42.5	48.3	61.3	60.3
II. — *Compagnie générale des voitures à Paris*	7.4	6.3	7.7	7.0
III. — *Chemin de fer de ceinture.*				
Ligne d'Auteuil	2.1	1.9	2.1	2.5
Rive droite	"	"	0.9	2.0
Rive gauche et embranchements	"	"	"	1.8
Ensemble	2.1	1.9	3.0	6.3
IV. — *Bateaux à voyageurs.*				
Traversée de Paris	"	"	"	3.7
Banlieue.... amont	"	"	"	0.5
Banlieue.... aval	"	"	"	0.2
Ensemble	"	"	"	4.4
V. — *Compagnies de tramways.*				
Réseau Nord	"	"	"	"
Réseau Sud	"	"	"	"
Ensemble	"	"	"	"
VI. — *Omnibus de chemins de fer*	—	—	—	—
VII. — *Chemins de fer desservant les localités de la banlieue concurremment avec les bateaux et les tramways*	—	—	—	—
Totaux pour l'ensemble des compagnies	52.0	56.5	72.0	78.0

Nota. — La population de Paris aux diverses époques de recensement est indiquée ci-après : 1856, 1,174,346 habitants ; 1861, 1,696,741 ; 1866, 1,825,274 ; 1872, 1,851,792 ; 1876, 1,988,806 ; 1881, 2,269,223 ; 1886, 2,344,550.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

et par année de recensement. (Période 1856-1886.) (Tableau n° 7.)

PAR HABITANT (1).			DÉPENSE MOYENNE PAR HABITANT (1).						
1876.	1881.	1886.	1856.	1861.	1866.	1872.	1876.	1881.	1886.
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
			fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
55.6	48.6	45.5	7.95	8.57	10.90	10.97	10.49	9.16	8.60
0.7	0.2	0.1	1.35	0.46	0.46	0.31	0.19	0.03	0.02
4.4	5.9	4.7	"	0.21	0.33	0.22	0.93	1.00	0.71
6.3	31.0	31.4	"	"	"	"	1.06	5.53	5.47
67.0	85.7	81.7	9.30	9.24	11.69	11.50	12.67	15.72	14.80
6.9	6.2	5.2	8.38	7.93	8.61	8.00	8.40	8.30	6.80
2.8	3.9	5.6	0.55	0.47	0.49	0.45	0.53	0.69	0.86
2.1	2.8	4.0	"	"	0.18	0.41	0.44	0.57	0.71
2.0	2.8	3.6	"	"	"	0.24	0.27	0.35	0.41
6.9	9.5	13.2	0.55	0.47	0.67	1.10	1.24	1.60	1.98
3.7	4.4	8.1	"	"	"	0.81	0.83	0.83	1.33
0.5	1.2		"	"	"				
0.5	0.5	1.0	"	"	"				
4.7	6.1	9.1	"	"	"	0.81	0.83	0.83	1.33
6.1	11.2	10.7	"	"	"	"	0.73	1.56	1.50
2.6	11.2	10.6	"	"	"	"	0.52	1.55	1.56
8.7	22.4	21.3	"	"	"	"	1.25	3.11	3.06
0.5	0.3	0.3	"	"	"	"	0.26	0.20	0.25
4.3	5.0	6.1	"	"	"	"	1.26	1.28	1.69
99.0	135.0	136.9	18.23	17.64	20.97	21.41	25.91	31.04	29.91

(1) Pour l'établissement de ces moyennes, voir la note explicative insérée ci-dessus p. 223, et, pour les résultats de l'année 1891, l'*Appendice*, ci-après p. 428.

(Tableau n° 8.) *Répartition, par nature de place et de trajet, du nombre*

DÉSIGNATION des COMPAGNIES OU DES SERVICES.	NOMBRE DE VOYAGEURS					
	PAR TRAJET DIRECT.			PAR CORRESPONDANCE OU FRANCHISE.		
	Intérieur ou 1re classe.	Impériale ou 2e classe.	Ensemble.	Intérieur ou 1re classe.	Impériale ou 2e classe.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6	7
I. — *Compagnie générale des Omnibus.*						
Omnibus	49,314,301	44,944,490	94,258,791	18,004,966	1,530,704	19,535,670
Tramways	29,182,891	29,955,933	59,138,824	12,619,676	827,129	13,446,805
Services spéciaux du matin	85,757	46,316	132,073	"	"	"
Voies ferrées	5,057,390	4,494,098	9,551,488	1,349,444	122,368	1,471,812
Banlieue	537,791	110,738	648,529	44,214	158	44,372
TOTAUX	84,178,130	79,551,575	163,729,705	32,018,300	2,480,359	34,498,659
II. — *Compagnies de tramways.*						
Réseau Nord	9,785,213	13,229,700	23,014,913	2,327,640	261,073	2,588,713
Réseau Sud	12,198,404	10,954,282	23,152,686	3,101,867	"	3,101,867
TOTAUX	21,983,617	24,183,982	46,167,599	5,429,507	261,073	5,690,580
III. — *Chemin de fer de ceinture.*						
Rive droite	262,601	9,998,279	10,260,880	"	"	"
Rive gauche	316,314	6,720,204	7,036,518	"	"	"
Saint-Lazare à Auteuil	2,084,126	13,783,719	15,867,845	"	"	"
Champ-de-Mars à Puteaux et raccordement de Grenelle	92,825	774,520	867,345	"	"	"
TOTAUX	2,755,866	31,276,722	34,032,588	"	"	"
IV. — *Bateaux-Parisiens.*						
Auteuil-Pont-d'Austerlitz (*a*)	..... 8,389,670		8,389,670	"	"	"
Auteuil-Pont-de-Charenton (*a*)	..... 12,889,272		12,889,272	"	"	"
Pont-Royal-Suresnes (*b*)	..... 2,313,025		2,313,025	"	"	"
TOTAUX	..... 23,591,967		23,591,967	"	"	"
V. — *Voitures de place (Compagnie générale* (*c*)	..... 11,358,408		11,358,408	"	"	"
VI. — *Voitures et omnibus de chemins de fer*	..... 2,657,014		2,657,014	"	"	"
VII. — *Chemins de fer* (*d*)	..... 18,010,272		18,010,272	"	"	"
TOTAUX GÉNÉRAUX	.....		299,547,553	.....	.....	40,189,239

NOTA. — Pour la répartition du mouvement par ligne ou station, voir le tableau spécial pour l'année 1890, placé à la fin des tableaux statistiques de chaque compagnie.

(*a*) Le service a été interrompu du 15 au 21 et du 29 au 31 décembre inclus, pour cause d'ouverture des barrages, amont et aval, pour laisser passer les glaces.

(*b*) Le service a été interrompu du 15 au 21 et du 29 au 31 décembre inclus, pour les mêmes motifs.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Suite.)

de voyageurs transportés pendant l'année 1890. (Tableau n° 8.)

TRANSPORTÉS			NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS (Décomposition des colonnes 8 à 10)					
ENSEMBLE.			À L'INTÉRIEUR DE PARIS.			À L'EXTÉRIEUR DE PARIS.		
Intérieur ou 1re classe. 8	Impériale ou 2e classe. 9	Ensemble. 10	Intérieur ou 1re classe. 11	Impériale ou 2e classe. 12	Ensemble. 13	Intérieur ou 1re classe. 14	Impériale ou 2e classe. 15	Ensemble. 16
67,319,267	46,475,194	113,794,461	67,319,267	46,475,194	113,794,461	»	»	
41,802,567	30,783,062	72,585,629	39,599,567	28,877,985	68,477,552	2,203,000	1,905,077	4,108,077
85,757	46,316	132,073	85,757	46,316	132,073	»	»	»
6,406,834	4,616,466	11,023,300	4,151,440	2,987,986	7,139,426	2,255,394	1,628,480	3.883,874
582,005	110,816	692,901	81,693	»	81,693	500,312	110,896	611,208
116,196,430	82,031,934	198,228,364	111,237,724	78,387,481	189,625,205	4,958,706	3,644,453	8,603,159
12,112,853	13,490,773	25,603,626	6,840,586	5,566,923	12,407,509	5,272,214	7,923,903	13,196,117
15,300,271	10,954,282	26,254,553	–	–	18,822,001	–	–	7,432,552
27,413,124	24,445,055	51,858,179	–	–	31,229,510	–	–	20,628,669
262,601	9,998,279	10,260,880	262,601	9,998,279	10,260,880	»	»	
316,314	6,720,204	7,036,518	316,314	6,720,204	7,036,518	»	»	
2,084,126	13,783,719	15,867,845	2,084,126	13,783,719	15,867,845	»	»	»
92,825	774,520	867,345	..... 867,345					
2,755,866	31,276,722	34,032,588	..... 34,032,588					
..... 8,389,670		8,389,670	..... 8,389,670		8,389,670	»	»	»
..... 12,889,272		12,889,272	..... 12,889,272					
..... 2,313,025		2,313,025	..... 2,313,025					
..... 23,591,967		23,591,967	23,591,967					
..... 11,358,408 ..... (c)		11,358,408 (c)	..... 11,358,408 ..... (c)		11,358,408 (c)	»	»	»
..... 2,657,014		2,657,014	..... 2,657,014		2,657,014	»	»	»
..... 18,010,272		18,010,272	..... 18,010,272					
.....	.....	339,736,792	A l'intérieur de Paris proprement dit					276,425,050
			A l'extérieur de Paris proprement dit					29,231,828
			De l'intérieur à l'extérieur de Paris (et *vice versâ*)					34,079,914
			TOTAL ÉGAL à celui de la colonne 10					339,736,792

(c) Le nombre des voyageurs indiqué pour cette compagnie a été obtenu en multipliant le nombre total de journées de voitures en 1890 par le chiffre moyen de 12 voyageurs par voiture et par jour.

(d) On a compris sous la rubrique « chemins de fer » le mouvement qui s'est fait entre les grandes gares de Paris et celles des localités environnantes desservies concurremment par des bateaux ou des tramways, et *vice versâ*. (Voir la note (3) du tableau n° 1, ci-dessus, p. 270.)

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX POUR

(Tableau n° 9.) *Répartition, par saison et par mois, du nombre*

DÉSIGNATION des COMPAGNIES OU DES SERVICES.	NOMBRE de VOYAGEURS transportés pendant l'année.	HIVER.		
		Janvier.	Février.	Mars.
1	2	3	4	5
I. — *Compagnie générale des Omnibus.*				
Omnibus	113,794,461	9,274,442	8,009,554	9,548,662
Tramways	72,585,629	5,722,631	4,927,131	5,919,528
Services spéciaux du matin	132,073	5,791	5,794	7,912
Voies ferrées	11,023,300	775,190	678,647	847,149
Banlieue	692,901	54,294	43,892	53,735
TOTAUX	198,228,364	15,832,348	13,665,008	16,377,026
II. — *Compagnies de tramways.*				
Réseau nord	25,603,626	2,011,528	1,726,396	2,071,488
Réseau sud	26,254,553	1,946,531	1,637,118	2,004,415
TOTAUX	51,858,179	3,958,059	3,363,514	4,075,903
III. — *Chemin de fer de ceinture.*				
Rive droite	10,260,880	674,742	605,187	728,097
Rive gauche	7,036,518	456,496	453,053	547,385
Saint-Lazare à Auteuil	15,867,845	1,122,981	1,124,079	1,358,655
Champ-de-Mars à Puteaux et raccord[t] de Grenelle	867,345	45,618	43,110	62,537
TOTAUX	34,032,588	2,329,837	2,225,379	2,696,674
IV. — *Compagnie générale des Bateaux-Parisiens.*				
Auteuil-Pont-d'Austerlitz (a)	8,389,670	556,376	568,509	682,362
Auteuil-Pont-de-Charenton (a)	12,889,272	842,420	845,785	1,018,678
Pont-Royal-Suresnes (b)	2,313,025	74,952	79,060	119,711
TOTAUX	23,591,967	1,473,748	1,493,354	1,820,751
Compagnie générale des voitures à Paris (c)	11,358,408	834,768	803,940	942,972
TOTAUX GÉNÉRAUX	(d) 319,069,506	24,428,760	21,551,195	25,913,326
Part pour 100 prise dans le mouvement total... par mois	100	7. 6	6. 8	8. 1
Part pour 100 prise dans le mouvement total... par saison	100	22. 5		

NOTA. — Pour la répartition du mouvement *par lignes ou station*, voir les tableaux spéciaux à chaque compagnie.

(a) Le service a été interrompu du 15 au 21 et du 29 au 31 décembre inclus par suite de l'ouverture des barrages pour laisser passer les glaces.

(b) Le service a été interrompu du 15 au 21 et du 29 au 31 décembre inclus pour le même motif.

(c) Le nombre des voyageurs transportés par cette compagnie a été obtenu approximativement en multipliant le nombre des journées de voitures par le chiffre moyen de 12 voyageurs.

L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES. (Fin.)

de voyageurs transportés pendant l'année 1890. (Tableau n° 9.)

DÉSIGNATION DES SAISONS ET DES MOIS.								
PRINTEMPS.			ÉTÉ.			AUTOMNE.		
Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
6	7	8	9	10	11	12	13	14
9,915,418	10,618,374	10,147,198	9,997,108	9,253,137	9,271,228	10,105,820	9,375,061	8,248,150
6,357,123	6,861,854	6,652,972	6,562,311	6,329,218	6,195,583	6,317,029	5,773,702	4,935,927
13,158	14,839	16,080	15,943	15,199	14,552	11,454	6,270	5,051
982,968	1,059,850	1,010,657	1,050,223	1,074,823	1,013,118	964,361	822,434	683,871
57,751	63,287	66,856	66,432	69,365	63,643	58,901	58,191	36,548
17,356,418	18,618,213	17,923,763	17,692,017	16,741,772	16,588,124	17,488,165	16,035,658	13,909,551
2,194,508	2,413,928	2,394,252	2,370,026	2,315,251	2,234,189	2,226,690	2,018,102	1,627,202
2,241,340	2,539,066	2,553,843	2,540,450	2,554,723	2,392,950	2,279,053	1,992,328	1,572,736
4,435,848	4,952,994	4,948,095	4,910,476	4,869,974	4,627,139	4,505,749	4,010,490	3,199,938
889,639	860,395	934,630	899,654	930,349	1,035,913	978,811	979,947	748,557
608,176	637,868	729,757	604,412	682,994	589,519	577,981	561,566	464,311
1,310,440	1,416,738	1,798,480	1,456,580	1,284,543	1,306,158	1,269,340	1,260,844	1,129,007
83,777	120,318	128,367	136,953	79,103	90,464	39,371	15,953	21,771
2,922,032	3,035,319	3,591,243	3,187,599	2,976,989	3,022,054	2,865,506	2,821,310	2,358,646
757,518	820,947	866,801	845,803	812,450	782,653	738,969	602,104	355,180
1,088,562	1,246,079	1,339,291	1,337,545	1,319,443	1,228,450	1,116,965	922,939	583,115
189,495	273,673	329,892	287,213	302,463	346,200	177,929	87,786	44,651
2,035,570	2,340,699	2,535,987	2,470,561	2,434,356	2,357,303	2,033,863	1,612,829	982,946
977,040	1,050,672	1,012,188	976,080	895,860	911,028	999,516	973,740	930,604
27,726,908	29,997,897	30,011,276	29,236,733	27,918,951	27,505,648	27,892,799	25,454,027	21,431,985
8. 7	9. 4	9. 4	9. 2	8. 8	8. 6	8. 7	8. 0	6. 7
27. 5			26. 6			23. 4		

(*d*) Si au nombre de 319,069,506 voyageurs inscrit dans la colonne 2, ci		319,069,506
on ajoute les voyageurs transportés par les compagnies ou services suivants, dont la répartition par saison et par mois n'a pu être établie :		
1° Voitures et omnibus des compagnies de chemins de fer (Tableau n° 51, p. 398-399)	2,657,014	20,667,286
2° Chemins de fer. (Mouvement entre les grandes gares de Paris et les stations des localités environnantes desservies concurremment par des tramways ou des bateaux) (Tableaux n°s 52 à 57, p. 400-409)	18,010,272	
On retrouve le chiffre inscrit, pour l'année 1890, au tableau récapitulatif n° 3, ci		339,736,792

(Tableau n° 10.)

Matériel roulant et cavalerie. — 1° Effectif annuel des voitures et des

ANNÉES.	VOITURES.					
		NOMBRE MOYEN EN SERVICE PAR JOUR.				
	EFFECTIF au 31 décembre.	Omnibus		Banlieue.	Voies ferrées.	Tramways et service matinal.
		ordinaires.	à 40 places.			
1	2	3	4	5	6	7
1855 (a)	—	345	"	92	"	"
1856	—	352	"	96	"	"
1857	—	369	"	94	"	"
1858	—	399	"	89	6	"
1859	496	412	"	85	7	"
1860	503	432	"	67	7	"
1861	560	502	"	45	11	"
1862	574	526	"	46	16	"
1863	582	537	"	48	17	"
1864	628	562	"	48	17	"
1865	696	621	"	49	17	"
1866	731	656	"	50	17	"
1867	740	717	"	52	23	"
1868	723	682	"	48	17	"
1869	721	681	"	45	14	"
1870	611	665	"	35	10	"
1871	658	515	"	15	8	"
1872	687	644	"	41	11	"
1873	692	652		38	9	"
1874	686	655	"	35	9	"
1875	667	648	"	33	9	"
1876	749	649	"	26	38	39
1877	786	674	"	18	43	48
1878	884	639	"	10	44	200
1879	904	619	"	12	42	226
1880	872	609	"	19	40	235
1881	870	586	"	17	42	247
1882	925	595	"	17	43	252
1883	923	347	259	7	41	267
1884	891	333	260	7	40	264
1885	897	311	260	7	38	258
1886	875	311	264	7	39	256
1887	886	315	268	13	38	251
1888	895	316	272	13	38	251
1889	911	334	285	13	38	273
1890	(c) 920	323	289	13	38	260

(*) Non compris les chevaux des services accessoires (services de locations, de la ville de Versailles, etc.) mais y compris les chevaux au labour.

(**) Non compris les chevaux au labour.

(1° Ensemble des services.)

chevaux; 2° Nombre moyen en service par jour. (Période 1855-1890.)

(Tableau n° 10.)

CHEVAUX.							
	Effectif au 31 décembre(*)	Nombre moyen en service par jour. (**)					
		Omnibus		Banlieue.	Voies ferrées.	Tramways et service matinal.	Ensemble.
Ensemble.		ordinaires.	à 40 places.				
8	9	10	11	12	13	14	15
437	4,389	3,438	"	703	—	"	4,141
448	4,671	3,689	"	829	—	"	4,528
463	5,253	4,066	"	868	—	"	4,934
494	5,605	4,533	"	857	—	"	5,390
504	5,953	4,774	"	851	—	"	5,625
506	6,580	5,175	"	676	—	"	5,851
558	6,900	6,041	"	432	—	"	6,473
588	7,006	6,332	"	416	--	"	6,748
602	7,251	6,462	"	419	—	"	6,881
627	7,792	6,831	"	430	244	"	7,505
687	8,232	7,376	"	435	247	"	8,058
723	9,656	7,804	"	447	252	"	8,503
792	9,354	8,856	"	450	315	"	9,621
747	8,944	8,227	"	416	248	"	8,891
740	8,971	8,279	"	376	221	"	8,876
710	7,161	8,215	"	295	207	"	8,717
538	8,810	6,623	"	151	149	"	6,923
696	8,279	8,118	"	374	181	"	8,673
699	8,496	7,870	"	320	134	"	8,324
699	8,733	7,943	"	333	129	"	8,405
690	9,267	7,969	"	279	127	"	8,375
752	9,605	8,074	"	225	512	495	9,306
783	10,947	8,402	"	143	580	682	9,807
893	11,912	8,276	"	86	616	2,861	11,839
899	12,997	8,063	"	(b) 93	600	3,139	11,895
903	12,758	8,860	"	(b) 236	636	3,242	12,974
892	13,292	8,556	"	223	(b) 592	3,291	12,662
907	13,777	8,993	"	224	(b) 606	3,465	13,288
921	13,673	4,347	4,581	46	570	(b) 3,621	13,344
904	12,768	4,111	4,598	43	544	(b) 3,515	12,811
874	12,407	3,682	4,413	44	504	(b) 3,309	11,952
877	12,478	3,696	4,446	47	504	(b) 3,190	11,883
885	12,661	3,846	4,643	75	502	(b) 3,157	12,223
890	13,370	3,885	4,658	83	504	(b) 3,214	12,344
943	13,485	4,264	4,993	85	503	(b) 3,650	13,495
923	13,637	4,242	4,752	83	521	b) 3,420	13,018

(a) Pour 10 mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre.

(b) Y compris la voie ferrée de Versailles.

(c) Non compris 3 tramways à vapeur.

(Tableau n° 11.) *Longueurs totales exploitées par année. — Nombre de*

ANNÉES.	LONGUEURS TOTALES EXPLOITÉES.					NOMBRE DE JOURNÉES		
						OMNIBUS		
	OMNIBUS.	BANLIEUE.	VOIES ferrées. (*)	TRAMWAYS et services du matin.	ENSEMBLE.	ordinaires.	à 40 places.	BANLIEUE.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1855 (a).	149,730	195,400	"	"	345,130	105,693	"	28,174
1856.	149,730	166,300	"	"	316,030	128,933	"	35,038
1857.	149,730	166,300	"	"	316,030	134,853	"	34,267
1858.	149,730	148,500	19,510	"	317,740	145,925	"	32,555
1859.	149,730	148,500	19,510	"	317,740	150,452	"	31,000
1860.	171,179	100,300	19,510	"	290,989	157,970	"	24,561
1861.	198,716	84,600	19,510	"	302,826	183,015	"	16,523
1862.	198,716	95,400	29,510	"	323,826	192,032	"	16,905
1863.	200,629	97,500	29,510	"	327,639	195,899	"	17,682
1864.	200,629	91,000	29,510	"	321,139	205,525	"	17,784
1865.	201,644	91,000	29,510	"	322,154	226,703	"	18,086
1866.	202,044	91,000	29,510	"	322,554	239,480	"	18,431
1867.	201,899	92,200	29,510	"	323,609	261,573	"	19,151
1868.	206,912	90,963	31,057	"	328,932	249,477	"	17,604
1869.	206,912	76,329	31,057	"	314,298	248,434	"	16,432
1870.	206,912	76,329	31,057	"	314,298	242,826	"	12,997
1871.	205,473	83,823	31,057	"	320,353	187,727	"	5,655
1872.	205,473	85,228	30,687	"	321,388	235,767	"	15,086
1873.	205,473	76,503	20,687	"	302,663	238,244	"	13,885
1874.	205,473	66,753	21,360	"	293,586	239,581	"	12,986
1875.	203,754	56,525	29,405	10,633	300,317	236,558	"	11,803
1876.	200,392	44,851	29,405	10,633	285,281	237,578	"	9,379
1877.	200,622	30,682	29,405	22,433	283,142	245,849	"	6,569
1878.	208,771	25,566	29,405	77,388	341,130	233,256	"	3,747
1879.	207,064	(δ) 36,144	29,682	77,233	351,023	209,795	16,146	(δ) 4,464
1880.	207,649	(δ) 34,127	30,085	82,497	354,358	160,042	63,078	4,573
1881.	217,279	9,937	(δ) 49,270	86,701	363,187	138,564	75,159	2,963
1882.	223,100	9,937	(δ) 49,270	86,701	369,008	136,483	80,941	2,555
1883.	223,100	9,937	29,838	(δ) 105,729	368,604	124,789	96,359	2,554
1884.	223,100	9,937	29,838	(δ) 105,729	368,604	121,752	95,311	2,562
1885.	223,100	9,937	29,838	(δ) 105,600	368,475	113,352	95,035	2,555
1886.	223,100	9,937	29,838	(δ) 105,600	368,475	113,544	96,454	2,555
1887.	224,521	14,168	29,738	(δ) 105,568	373,995	114,079	97,894	4,661
1888.	224,521	14,168	29,738	(δ) 113,719	382,146	115,689	99,671	4,766
1889.	233,826	14,168	29,738	(δ) 125,846	403,578	121,760	104,171	4,751
1890.	223,815	14,168	29,738	(δ) 120,924	388,645	118,078	105,413	4,674

(*) Y compris le service des messageries de Saint-Cloud (voie de terre) (10 kil.), créé en 1862 et supprimé en 1872.

(**) Non compris les chevaux de corvée et divers, ni les chevaux au labour.

(a) Pour 10 mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre.

(b) Y compris les chevaux de corvée et divers (chevaux de côte, de réforme, d'infirmerie, de transport de fourrages, etc.).

(c) Non compris la voie ferrée.

(1° Ensemble des services). [Suite].

journées de voitures et de chevaux. (Période 1855-1890.) (Tableau n° 11.

DE VOITURES.			NOMBRE DE JOURNÉES DES CHEVAUX DE RANG, DE RELAI, ET DE CÔTE. (**)						
			OMNIBUS						
VOIES ferrées. (*)	TRAMWAYS et services du matin.	ENSEMBLE.	ordinaires.	à 40 places.	BANLIEUE.	VOIES ferrées. (*)	TRAMWAYS et services du matin.	ENSEMBLE.
10	11	12	13	14	15	16	17	18
—	"	133,867	(b) 1,052,296	"	215,118	—	"	1,267,414
—	"	163,971	(b) 1,350,273	"	307,136	—	"	1,657,409
—	"	169,120	(b) 1,483,933	"	317,014	—	"	1,800,947
2,003	"	180,483	(b) 1,654,480	"	312,920	—	"	(c) 1,967,400
2,961	"	184,413	(b) 1,742,687	"	310,629	—	"	(c) 2,053,316
3,022	"	185,553	(b) 1,894,115	"	247,415	—	"	(c) 2,141,530
3,347	"	202,885	2,074,274	"	150,686	—	"	(c) 2,224,960
6,179	"	215,116	2,182,252	"	140,509	77,424	"	2,400,185
5,896	"	219,477	2,223,090	"	139,912	78,764	"	2,441,766
6,236	"	229,545	2,396,443	"	147,871	89,429	"	2,633,743
6,265	"	251,054	2,576,822	"	148,892	90,041	"	2,815,755
6,406	"	264,317	2,737,769	"	154,288	92,121	"	2,984,178
8,420	"	289,144	3,052,885	"	158,099	115,094	"	3,326,078
6,236	"	273,317	2,910,623	"	142,546	91,057	"	3,144,226
5,341	"	270,207	2,901,155	"	127,438	80,448	"	3,109,041
3,847	"	259,670	2,865,507	"	101,454	75,641	"	3,042,602
2,705	"	196,087	2,253,107	"	(d) 54,900	54,438	"	2,362,445
4,116	"	254,969	2,818,130	"	131,349	66,648	"	3,016,127
3,285	"	255,414	2,756,824	"	108,883	49,057	"	2,914,764
3,285	"	255,652	2,759,544	"	110,110	44,941	"	2,914,595
3,313	4,908	252,582	2,763,382	"	91,014	46,247	—	(e) 2,900,643
14,015	14,372	275,344	2,768,921	"	70,304	187,152	174,434	3,200,811
15,916	17,506	285,840	2,884,702	"	50,144	212,039	230,536	3,377,421
16,145	72,874	326,022	2,755,044	"	29,817	224,445	957,804	3,967,110
15,476	82,374	328,255	2,727,642	—	(ſ) 32,955	219,341	1,085,221	4,065,159
(ſ) 18,730	86,898	333,321	2,965,738	—	(ſ) 29,628	281,800	1,114,281	4,391,447
(ſ) 18,978	90,215	325,879	2,846,296	—	18,914	(ſ) 274,307	1,125,034	4,264,551
(ſ) 19,378	91,778	331,135	2,975,409	—	16,060	(ſ) 283,246	1,182,493	4,457,208
15,056	(ſ) 97,648	336,406	3,024,156	—	16,494	208,142	(ſ) 1,241,147	4,489,939
14,854	(ſ) 96,576	331,055	1,406,931	1,570,511	15,374	199,039	(ſ) 1,236,275	4,428,130
14,160	(ſ) 94,102	319,204	1,255,015	1,502,619	15,778	184,082	(ſ) 1,162,877	4,120,371
14,195	(ſ) 93,377	320,125	1,248,187	1,506,825	16,792	183,957	(ſ) 1,107,501	4,063,262
13,891	(ſ) 91,689	323,114	1,298,354	1,566,752	26,834	183,192	(ſ) 1,099,278	4,174,410
13,865	(ſ) 91,915	325,906	1,322,801	1,579,072	29,772	184,633	(ſ) 1,123,630	4,239,908
13,861	(ſ) 99,565	(g) 344,108	1,441,173	1,678,287	30,164	183,800	(ſ) 1,277,986	4,611,410
13,829	(ſ) 94,940	(g) 336,934	1,457,729	1,628,019	29,842	190,215	(ſ) 1,214,311	4,520,116

(*d*) Y compris 2,848 journées pour les chevaux affectés au service accessoire de Saint-Denis à Versailles pendant la Commune.

(*e*) Non compris les tramways, pour lesquels les rapports annuels de la compagnie ne fournissent pas le nombre des journées de chevaux.

(ſ) Y compris le tramway du Louvre à Versailles.

(*g*) Non compris, pour les tramways à vapeur (Trocadéro-Ceinture), 468 journées en 1889 et 275 en 1890.

(Tableau n° 12.)

Parcours kilométrique, par année et par jour, des

VOI

ANNÉES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE TOTAL PAR ANNÉE. Omnibus.	Banlieue.	Voies ferrées (2).	TRAMWAYS et services spéciaux du matin.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
1855 (*a*)	—	—	—	"	—
1856	11,208,384	3,104,992	"	"	14,313,376
1857	11,986,965	3,189,877	"	"	15,176,842
1858	13,632,313	2,598,526	212,318	"	16,443,157
1859	14,005,630	2,479,578	315,486	"	16,800,694
1860	14,694,984	2,002,278	322,695	"	17,019,957
1861	17,402,224	1,342,213	360,087	"	19,104,524
1862	18,396,939	1,370,292	602,086	"	20,369,317
1863	18,947,515	1,393,446	591,686	"	20,932,647
1864	19,943,614	1,418,904	605,951	"	21,968,469
1865	21,211,531	1,436,864	612,913	"	23,261,308
1866	21,971,928	1,481,165	624,502	"	24,077,595
1867	23,733,238	(*b*) 1,546,405	774,682	"	26,054,325
1868	22,767,477	(*b*) 1,412,281	594,622	"	24,774,380
1869	22,913,773	(*b*) 1,318,093	541,013	"	24,772,879
1870	21,859,277	(*b*) 1,024,528	410,119	"	23,293,924
1871	15,879,452	(*b*) 387,662	245,279	"	16,512,393
1872	21,859,597	(*b*) 1,164,760	370,103	"	23,394,460
1873	22,234,036	(*b*) 1,042,722	318,415	"	23,595,173
1874	22,241,073	(*b*) 956,888	328,819	"	23,526,780
1875	21,193,600	(*b*) 830,211	608,672	(*b*) 445,440	23,077,923
1876	21,767,111	(*b*) 694,965	1,399,468	1,313,315	25,174,859
1877	23,094,983	(*b*) 494,738	1,606,800	1,624,789	26,821,310
1878	21,566,231	(*b*) 295,739	1,602,246	6,670,270	30,134,486
1879	18,578,433	(*b*) (*c*) 307,133	1,484,938	7,401,920	27,772,424
1880	19,999,358	(*b*) (*c*) 605,135	1,593,363	8,247,553	30,445,459
1881	18,804,745	(*b*) 213,470	(*c*) 1,953,349	8,451,013	29,422,577
1882	19,229,824	173,810	(*c*) 1,628,385	8,822,411	29,854,431
1883	19,413,882	174,010	1,556,923	(*c*) 9,152,575	30,297,390
1884	19,083,745	185,121	1,537,300	(*c*) 9,080,281	29,886,447
1885	17,542,853	181,901	1,442,682	(*c*) 8,489,942	27,657,378
1886	18,058,296	182,931	1,420,844	(*c*) 8,424,915	28,086,986
1887	18,590,523	277,733	1,409,684	(*c*) 8,413,478	28,691,418
1888	19,055,467	284,400	1,407,573	(*c*) 8,522,740	29,270,180
1889	19,997,421	284,119	1,429,821	(*c*) 9,330,039	31,041,400
1890	19,902,377	281,811	1,449,424	(*c*) 8,989,951	30,623,563

(1) A défaut de données complètes sur les services de banlieue et des voies ferrées on n'a fait figurer dans ce tableau que le parcours kilométrique des chevaux d'omnibus et de tramways.

(2) Y compris le service accessoire de Saint-Cloud (voie de terre) et celui du Palais-Royal au Pont d'Iéna (Exposition de 1867).

(3) Les moyennes inscrites dans cette colonne s'appliquent seulement aux lignes de tramways. Afin de ne pas altérer le parcours kilométrique moyen par jour de ces voitures, on a éliminé celui des services dits « du matin » qui varie entre 15 et 20 kilomètres seulement.

(4) Les chiffres des colonnes 12 à 15 s'appliquent aux chevaux de rang et de relais.

(1° Ensemble des services.) [Suite.]

voitures et des chevaux. (Période 1855-1890.)

(Tableau n° 12.)

TURES.					CHEVAUX (1).			
PARCOURS MOYEN PAR VOITURE ET PAR JOUR.					PARCOURS KILOMÉTRIQUE TOTAL par année.		PARCOURS MOYEN par cheval et par jour (b).	
Omnibus.	Banlieue.	Voies ferrées (2).	Tramways (3).	Moyenne générale.	Omnibus.	Tramways et services spéciaux du matin.	Omnibus.	Tramways et services spéciaux du matin.
7	8	9	10	11	12	13	14	15
mètres.	mètres.	mètres.	mètres.	mètres.	kilom.	kilom.	mètres.	mètres.
—	—	—	"	—	—	"	—	"
87,000	87,000	"	"	87,000	22,947,890	"	16,995	"
92,094	80,475	"	"	89,740	24,838,365	"	16,624	"
93,420	80,486	106,000	"	91,106	27,264,627	"	17,446	"
93,090	79,986	106,547	"	91,103	28,011,260	"	17,018	"
93,023	81,522	106,782	"	91,726	29,389,969	"	16,457	"
95,086	81,233	107,585	"	94,164	34,804,449	"	16,779	"
95,801	81,058	97,440	"	94,689	36,793,878	"	16,860	"
96,720	78,805	100,354	"	95,375	37,895,030	"	17,046	"
97,037	79,785	97,170	"	95,704	39,887,228	"	16,901	"
93,565	79,446	97,831	"	92,655	(d) 43,120,539	"	16,734	"
91,538	80,362	97,487	"	91,094	44,557,928	"	16,276	"
90,732	80,748	92,005	"	90,109	48,275,271	"	15,813	"
91,260	80,225	95,353	"	90,643	46,514,666	"	15,981	"
92,232	80,215	101,294	"	91,681	46,786,927	"	16,127	"
90,020	78,828	106,607	"	89,714	44,633,137	"	15,576	"
84,588	68,552	90,676	"	84,209	32,440,235	"	14,398	"
92,716	77,208	89,918	"	91,754	44,658,906	"	15,847	"
93,324	75,097	96 930	"	92,380	45,346,998	"	16,449	"
92,910	74,495	100,097	"	92,027	45,355,865	"	16,436	"
89,591	70,339	98,955	90,758	91,368	43,213,768	"	15,638	"
91,540	74,002	99,855	91,380	91,430	44,502,098	2,744,196	16,072	15,732
93,786	75,314	100,955	92,813	93,833	47,741,818	3,441,902	16,550	14,930
92,470	78,927	99,241	91,531	92,431	44,648,243	13,922,639	16,206	14,536
82,226	(c) 71,740	95,951	90,096	84,606	39,649,004	15,512,149	14,536	14,294
89,633	(c) 87,516	97,376	95,471	91,340	47,285,727	17,284,727	15,944	15,512
87,990	82,167	(c) 102,927	93,566	90,287	46,007,529	18,500,059	16,164	16,444
88,443	79,553	(c) 103,816	92,903	90,158	46,981,708	18,534,395	15,790	15,674
87,760	79,457	103,407	(c) 94,206	90,062	48,489,317	20,307,647	16,034	16,362
87,917	79,443	103,493	(c) 94,507	90,276	47,850,470	19,891,665	16,071	16,090
84,184	78,269	101,884	(c) 90,694	86,645	44,229,692	18,663,013	16,039	16,049
85,992	78,664	100,094	(c) 90,703	87,737	45,592,694	18,289,272	16,549	16,514
87,331	62,165	101,481	(c) 92,257	88,796	46,947,627	18,064,435	16,386	16,433
88,481	62,207	101,519	(c) 93,376	89,812	48,211,718	18,476,972	16,614	16,444
88,511	62,346	103,154	(c) 94,047	90,086	50,482,221	20,537,235	16,183	16,070
89,052	62,347	104,810	(c) 95,133	90,815	50,180,434	19,955,987	16,262	16,434

(a) Les rapports annuels de la Compagnie générale des Omnibus ne fournissent pas de renseignements statistiques pour cette année.

(b) Calculs établis sur le produit du nombre de journées de voitures par le parcours moyen journalier d'une voiture.

(c) Y compris la voie ferrée de Versailles.

(d) A partir de 1865, le parcours kilométrique annuel des chevaux a été calculé sur le produit du nombre de journées par le parcours kilométrique moyen d'un cheval ; les données relatives aux années antérieures à 1865 ont été empruntées aux rapports annuels de la compagnie.

(Tableau n° 13.)

Nombre total de voyageurs transportés annuellement par

ANNÉES.	NOMBRE TOTAL DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR ANNÉE ET					
	OMNIBUS.			BANLIEUE (1).	VOIES FERRÉES et service accessoire de Saint-Cloud (1).	TRAMWAYS.
	Intérieur.	Impériale.	Total.			Intérieur (2).
1	2	3	4	5	6	7
1855 (**)	–	–	(a) 36,000,000	(a) 4,000,000	"	"
1856 (*)	–	–	45,530,210	4,060,211	"	"
1857	–	–	55,474,154	4,592,995	"	"
1858	38,160,021	23,276,703	61,436,724	4,617,706	(b) 1,587,917	"
1859	40,445,982	25,801,175	66,247,157	4,753,292	2,362,352	"
1860 (*)	42,016,081	25,750,854	67,766,935	3,817,418	2,475,699	"
1861	45,965,781	30,319,757	76,285,538	2,725,642	2,864,041	"
1862	49,128,029	32,811,574	81,939,603	2,850,565	2,687,770	"
1863	50,889,344	38,795,940	89,685,284	3,091,489	2,762,177	"
1864 (*)	53,814,766	39,464,955	93,279,721	3,187,664	2,760,928	"
1865	58,278,383	42,950,517	101,228,900	3,350,850	2,778,361	"
1866	61,048,081	46,163,993	107,212,074	3,430,252	2,912,070	"
1867 (**)	67,882,193	50,435,179	118,317,372	3,517,897	5,169,578	"
1868 (*)	64,361,799	48,986,242	113,348,041	3,092,902	2,870,029	"
1869	66,985,216	49,793,540	116,778,756	3,029,541	2,801,993	"
1870 (***)	60,488,410	45,162,745	105,651,155	2,322,462	2,105,467	"
1871 (***)	44,065,527	33,379,444	77,444,971	824,016	1,744,866	"
1872 (*)	62,110,461	46,644,100	108,754,561	2,399,058	2,545,560	"
1873	64,287,182	46,748,719	111,035,901	2,267,582	2,529,603	"
1874	65,542,801	47,751,219	113,294,020	2,049,925	2,564,476	"
1875	65,684,059	47,893,219	113,577,278	2,057,272	5,256,108	(c) 2,279,156
1876 (*)	64,228,452	47,022,211	111,250,663	1,532,081	12,166,887	6,835,558
1877	65,767,959	47,906,047	113,674,006	997,529	13,697,352	8,056,268
1878 (**)	59,824,657	43,088,195	102,912,852	516,434	14,451,670	30,681,890
1879	53,545,465	37,702,967	91,248,432	(d) 487,290	12,495,860	30,982,499
1880 (*)	60,117,704	47,731,808	107,849,512	(d) 2,693,794	13,671,120	34,537,172
1881	62,058,468	48,287,908	110,346,376	381,309	(d) 15,121,209	37,427,434
1882	64,265,921	49,427,734	113,693,655	293,778	(d) 16,010,721	39,968,230
1883	65,231,051	49,872,534	115,103,585	345,099	12,446,777	(d) 44,654,838
1884 (*)	63,923,152	49,286,947	113,210,099	330,725	12,022,183	(d) 43,065,790
1885	61,018,774	44,417,164	105,435,938	293,432	11,122,774	(d) 41,543,618
1886	62,208,204	44,607,664	106,815,868	312,667	11,005,045	(d) 41,254,469
1887	62,905,012	44,052,295	106,957,307	572,201	10,869,075	(d) 40,171,794
1888 (*)	64,655,448	44,412,906	109,068,354	676,580	11,001,969	(d) 40,962,353
1889 (**)	71,125,431	50,032,548	121,157,97	740,009	11,611,651	(d) 46,248,462
1890	67,319,267	46,475,194	113,794,461	692,901	11,023,300	(d) 41,888,324

(1) Les renseignements statistiques fournis par les rapports annuels de la Compagnie générale des Omnibus ne permettent pas de faire, pour la période ci-contre, la répartition des voyageurs par nature de place.

(2) Les chiffres relatifs aux années 1879 à 1887 comprennent les voyageurs transportés par les services spéciaux du matin.

(*) Année bissextile.

(**) Exposition universelle.

(***) Siège de Paris.

(a) Pour le nombre annuel de voyageurs transportés par ligne, voir les tableaux n°s 22 à 26, pages 322-349.

nature de place et de trajet. (Période 1855-1890.) (A)

(Tableau n° 13.)

PAR NATURE DE PLACE. — ET SERVICES SPÉCIAUX DU MATIN.		TOTAL GÉNÉRAL.	RÉPARTITION, SUIVANT LA NATURE DU TRAJET, DU NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR ANNÉE.			
			Omnibus,		Tramways et services spéciaux du matin.	
Impériale.	Total.	(Col. 4, 5, 6 et 9.)	Voyageurs par trajet direct.	Voyageurs par correspondance.	Voyageurs par trajet direct.	Voyageurs par correspondance.
8	9	10	11	12	13	14
"	"	40,000,000	—	—	"	"
"	"	49,590,421	37,206,338	8,323,872	"	"
"	"	60,067,147	46,565,253	8,908,901	"	"
"	"	67,642.349	51,650,386	9,786,338	"	"
"	"	73,362,801	55,857,685	10,389,472	"	"
"	"	74,060,052	56,842,253	10,924,682	"	"
"	"	81,875,221	64,325,117	11,960,421	"	"
"	"	87,477,938	68,947,626	12,991,977	"	"
"	"	95,538,950	75,877,196	13,808,088	"	"
"	"	99,228,313	78,626,807	14,652,914	"	"
"	"	107,358,111	85,041,842	16,187,058	"	"
"	"	113,554,396	89,880,857	17,331,217	"	"
"	"	127,004,847	100,036,189	18,281,183	"	"
"	"	119,310,972	94,946,519	18,401,522	"	"
"	"	122,610,290	97,724,315	19,054,441	"	"
"	"	110,079,084	88,029,358	17,621,797	"	"
"	"	80,013,853	66,002,662	11,442,309	"	"
"	"	113,699,179	91,821,386	16,933,175	"	"
"	"	115,833,086	93,325,755	17,710,146	"	"
"	"	117,908,421	95,115,481	18,178,539	"	"
(c) 1,892,143	(c) 4,171,299	125,061,957	95,167,636	18,409,642	(c) 3,411,865	(c) 759,434
5,796,306	12,631,864	137,581,495	93,092,741	18,157,922	9,871,331	2,760,533
6,783,302	14,839,570	143,208,457	94,933,450	18,740,556	11,565,838	3,273,732
27,823,854	58,505,744	176,386,700	86,919,445	15,993,407	49,567,291	8,938,453
27,424,372	58,406,871	162,638,453	76,732,173	14,516,259	48,763,945	9,642,926
32,141,862	66,679,034	190,893,460	91,006,143	16,843,369	55,733,179	10,945,855
32,595,295	70,022,729	195,871,623	93,179,009	17,167,367	58,307,529	11,715,200
33,623,977	73,592,207	203,590,361	95,803,096	17,890,559	60,954,358	12,637,849
(d) 34,636,145	(d) 79,990,983	207,186,444	96,712,399	18,391,186	66,261,657	13,029,326
(d) 34,935,057	(d) 78,000,847	203,563,852	94,983,440	18,226,659	65,064,896	12,935,951
(d) 32,822,739	(d) 74,366,357	191,218,501	88,204,296	17,231,642	61,741,239	12,625,118
(d) 32,129,714	(d) 73,384,183	191,517,763	89,191,995	17,623,873	60,743,905	12,640,278
(d) 30,390,354	(d) 70,562,148	188,960,731	89,069,472	17,887,835	58,174,732	12,387,416
(d) 30,508.001	(d) 71,470,354	192,217,257	90,495,685	18,572,669	58,672,409	12,797,945
(d) 34,538,839	(d) 80,787,301	214,296,940	101,605,647	19,552,332	66,821,387	13,965,914
(d) 30,829,378	(d) 72,717,702	198,228,364	94,585,452	19,209,009	59,270,897	13,446,805

(a) Exploitation du 1er mars au 31 décembre pour les omnibus et les services accessoires des lignes d'omnibus, et du 16 avril au 31 décembre pour les services de banlieue dits « Messageries des environs de Paris ».

(b) La voie ferrée de la place de la Concorde au Rond-Point de Boulogne a été exploitée par la Compagnie générale des Omnibus, à partir du 15 avril 1858.

(c) L'exploitation des tramways-omnibus a commencé le 18 juin 1875.

(d) Y compris les voyageurs de la voie ferrée du Louvre à Versailles.

(Tableau n° 14.)

Nombre moyen de voyageurs transportés par jour, par

ANNÉES.	NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS PAR JOUR.				
	Omnibus.	Banlieue.	Voies ferrées.	Tramways et services spéciaux du matin	Ensemble.
1	2	3	4	5	6
1855 (**)	(a) 117,647	(a) 13,072	.	"	130,719
1856 (*)	124,740	11,123	"	"	135,863
1857	151,984	12,583	"	"	164,567
1858	168,319	12,651	(b) 4,350	"	185,320
1859	181,499	13,022	6,472	"	200,993
1860 (*)	185,156	10,430	6,764	"	202,350
1861	209,001	7,467	7,847	"	224,315
1862	224,492	7,809	7,364	"	239,665
1863	245,713	8,497	7,567	"	261,777
1864 (*)	254,862	8,709	7,544	"	271,115
1865	277,339	9,180	7,612	"	294,131
1866	293,731	9,397	7,978	"	311,106
1867 (**)	324,158	9,638	14,163	"	347,959
1868 (*)	309,694	8,451	7,842	"	325,987
1869	319,941	8,300	7,677	"	335,918
1870 (***)	289,455	6,363	5,768	"	301,586
1871 (***)	212,178	2,258	4,780	"	219,216
1872 (*)	297,143	6,551	6,955	"	310,653
1873	304,207	6,212	6,930	"	317,349
1874	310,394	5,616	7,026	"	323,036
1875	310,896	5,636	14,400	(c) 11,428	342,360
1876 (*)	306,762	4,186	33,243	34,607	378,798
1877	312,200	2,733	37,527	40,656	393,116
1878 (**)	281,131	1,415	39,594	160,289	482,429
1879	250,269	(d) 1,333	34,235	160,018	445,855
1880 (*)	294,671	(d) 4,157	37,353	154,861	491,042
1881	302,318	1,045	(d) 41,128	191,843	536,634
1882	311,388	805	(d) 43,865	201,622	557,680
1883	315,352	945	34,101	(d) 217,236	567,634
1884 (*)	309,317	904	32,847	(d) 213,119	556,187
1885	288,865	804	30,473	(d) 203,741	523,883
1886	292,646	857	30,151	(d) 201,051	524,705
1887	293,033	1,568	29,778	(d) 193,321	517,700
1888 (*)	298,001	1,849	30,060	(d) 195,274	525,184
1889 (**)	331,940	2,027	31,813	(d) 221,335	587,115
1890	311,766	1,898	30,201	(d) 199,227	543,091

(*) Année bissextile.

(**) Exposition universelle.

(***) Siège de Paris.

(a) Exploitation du 1er mars au 31 décembre pour les omnibus et les services accessoires des lignes d'omnibus, et du 16 avril au 31 décembre pour les services de banlieue dits « Messageries des environs de Paris. »

(1° Ensemble des services.) [Suite].

journée de voiture et par course. (Période 1855-1890.)

(Tableau n° 14.)

VOYAGEURS TRANSPORTÉS

PAR VOITURE ET PAR JOUR.								PAR COURSE.	
Omnibus.			Banlieue.	Voies ferrées.	Tramways.			Omnibus.	Tramways.
Intérieur. 7	Impériale. 8	Ensemble. 9	10	11	Intérieur. 12	Impériale. 13	Ensemble. 14	15	16
—	—	341	142	"	"	"	"	—	"
—	—	353	115	"	"	"	"	23	"
—	—	411	134	"	"	"	"	26	"
—	—	421	141	793	"	"	"	27	"
—	—	440	153	797	"	"	"	28	"
—	—	428	155	819	"	"	"	28	"
—	—	416	164	856	"	"	"	27	"
—	—	426	168	435	"	"	"	28	"
—	—	457	175	468	"	"	"	29	"
—	—	453	179	443	"	"	"	29	"
—	—	446	185	216	"	"	"	30	"
—	—	447	186	219	"	"	"	31	"
263	196	459	183	408	"	"	"	31	"
258	196	454	179	192	"	"	"	31	"
270	200	470	184	215	"	"	"	32	"
249	186	435	178	247	"	"	"	30	"
234	178	412	145	287	"	"	"	30	"
263	198	461	159	259	"	"	"	31	"
270	196	466	163	318	"	"	"	31	"
274	199	473	157	318	"	"	"	32	"
278	202	480	174	460	464	385	849	32	51
271	197	468	163	543	475	403	878	31	52
267	195	462	151	592	460	387	847	31	50
256	185	441	137	629	421	381	802	30	52
237	166	403	(d) 118	500	377	334	711	29	48
269	214	483	(d) 219	578	400	372	172	33	51
290	226	516	125	(d) 700	415	361	776	36	52
295	227	522	134	(d) 698	435	666	801	36	52
294	226	520	135	836	(d) 459	(d) 357	(d) 816	35	54
294	227	521	130	809	(d) 441	(d) 370	(d) 811	36	54
292	213	505	117	785	(d) 443	(d) 351	(d) 794	36	54
296	212	508	123	775	(d) 443	(d) 346	(d) 789	36	53
295	207	502	122	782	(d) 440	(d) 333	(d) 773	35	50
300	206	506	141	793	(d) 448	(d) 334	(d) 782	35	44
315	221	536	155	837	(d) 463	(d) 349	(d) 812	37	46
301	208	509	148	797	(d) 443	(d) 326	(d) 769	35	47

(b) La voie ferrée de la place de la Concorde au rond-point de Boulogne a été exploitée par la Compagnie générale des Omnibus à partir du 15 avril 1858.

(c) L'exploitation des tramways-omnibus a commencé le 18 juin 1875.

(d) Y compris les voyageurs transportés par la voie ferrée du Louvre à Versailles.

(Tableau n° 15.)

Recettes annuelles et journalières des divers

ANNÉES.	RECETTES TOTALES PAR ANNÉE (1).					Omnibus.
	OMNIBUS..	BATEAUX et extra divers.	VOIES FERRÉES et service accessoire de Saint-Cloud.	TRAMWAYS et services spéciaux du matin.	ENSEMBLE.	
1	2	3	4	5	6	7
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
1855 (**).....	(a) 7,212,861	(a) 1,208,409	"	"	(a) 8,421,270	(a) 23,571
1856 (*).....	9,359,904	1,571,477	"	"	10,931,381	25,573
1857.....	10,784,158	1,652,459	"	"	12,436,617	29,546
1858.....	11,831,522	1,652,223	(b) 196,591	"	13,680,336	32,415
1859.....	12,680,513	1,649,554	291,915	"	14,621,982	34,741
1860 (*).....	12,983,012	1,170,647	304,752	"	14,458,411	35,473
1861.....	14,534,641	784,100	346,297	"	15,665,038	39,821
1862.....	15,585,136	753,297	520,932	"	16,859,365	42,699
1863.....	16,790,084	772,190	526,398	"	18,088,672	46,000
1864 (*).....	17,511,577	786,951	578,193	"	18,876,721	47,846
1865.....	18,912,222	810,038	594,044	"	20,316,304	51,814
1866.....	19,888,415	829,278	608,329	"	21,326,022	54,489
1867 (**).....	22,337,752	853,263	934,457	"	24,125,472	61,199
1868 (*).....	21,036,211	735,645	534,744	"	22,306,600	57,476
1869.....	21,758,591	677,711	513,393	"	22,949,695	59,615
1870 (***).....	19,429,100	544,628	370,838	"	20,344,566	53,230
1871 (***).....	14,560,729	(c) 201,283	275,997	"	15,038,009	39,892
1872 (*).....	20,323,410	573,676	407,738	"	21,304,824	55,528
1873.....	20,745,904	527,063	369,257	"	21,642,224	56,838
1874.....	21,205,812	516,691	383,995	"	22,106,498	58,098
1875.....	21,374,735	498,570	821,176	(d) 742,437	23,436,918	58,561
1876 (*).....	20,877,886	383,546	1,855,271	2,111,986	25,228,689	57,043
1877.....	21,291,164	238,542	2,075,111	2,468,278	26,073,095	58,332
1878 (**).....	19,622,396	117,698	2,147,276	10,500,473	32,387,843	53,760
1879.....	17,335,580	(e) 95,063	1,780,760	10,248,527	29,459,930	47,495
1880 (*).....	20,123,117	(e) 422,046	1,890,257	11,598,044	34,033,464	54,981
1881.....	20,779,032	65,525	(e) 2,284,086	12,541,768	35,670,411	56,929
1882.....	21,539,841	58,450	(e) 2,415,051	13,277,806	37,291,148	59,013
1883.....	21,691,549	59,008	1,911,444	(e) 13,786,841	37,448,842	59,428
1884 (*).....	21,272,537	56,323	1,813,956	(e) 13,603,122	36,746,138	58,122
1885.....	19,964,087	50,573	1,682,516	(e) 13,054,082	34,751,258	54,696
1886.....	20,219,684	53,253	1,661,971	(e) 12,869,785	34,804,693	55,396
1887.....	20,216,416	92,633	1,646,543	(e) 12,446,038	34,401,630	55,387
1888 (*).....	20,648,401	109,397	1,676,750	(e) 12,676,152	35,110,700	56,417
1889 (**).....	23,241,155	120,221	1,786,935	(e) 14,595,802	39,744,111	63,674
1890.....	21,593,552	115,151	1,606,031	(e) 12,936,564	36,251,298	59,160

(1) Pour les recettes par ligne, voir les tableaux n°s 22 à 26 (p. 342 à 349.)

(1° Ensemble des services.) [Suite].

services de la compagnie. (Période 1855-1890.)

(TABLEAU N° 15.)

RECETTES MOYENNES PAR JOUR.

Banlieue et extra divers. 8	Voies ferrées et services accessoires de St-Cloud. 9	Tramways et services spéciaux du matin. 10	Ensemble. 11
francs.	francs.	francs.	francs.
(a) 4,276	"	"	27,847
4,294	"	"	29,867
4,527	"	"	34,073
4,527	(b) 753	"	37,695
4,519	800	"	40,060
3,198	833	"	39,504
2,148	948	"	42,917
2,144	1,427	"	46,270
2,116	1,442	"	49,558
2,150	1,580	"	51,576
2,119	1,627	"	55,660
2,272	1,667	"	58,428
2,338	2,560	"	66,097
2,010	1,461	"	60,947
1,857	1,407	"	62,879
1,492	1,016	"	55,738
(c) 551	756	"	41,199
1,567	1,114	"	58,209
1,444	1,012	"	59,294
1,416	1,052	"	60,566
1,366	2,250	2,034	64,211
1,048	5,069	5,770	68,930
654	5,685	6,762	71,433
322	5,883	28,768	88,733
(e) 260	4,879	28,078	80,712
(e) 1,153	5,165	31,689	92,988
180	(e) 6,258	34,361	97,728
160	(e) 6,617	36,378	102,168
162	5,237	(e) 37,772	102,599
154	4,956	(e) 37,167	100,399
139	4,610	(e) 35,764	95,209
146	4,553	(e) 35,260	95,355
254	4,511	(e) 34,099	94,251
299	4,581	(e) 34,634	95,931
329	4,896	(e) 39,989	108,888
316	4,400	(e) 35,443	99,319

OBSERVATIONS.

12

(1) Les recettes inscrites dans les colonnes 2 à 5 ne comprennent absolument que le produit afférent au transport des voyageurs, y compris les extra divers; on en a éliminé les recettes accessoires, telles que locations, etc.

Ces recettes ne comprennent pas non plus la différence que présente, en faveur des omnibus et des tramways, l'échange des correspondances entre les diverses voitures de la Compagnie générale des Omnibus et les tramways Nord et Sud.

Le tableau ci-après indique, pour les années 1871 à 1890 inclusivement, quelle est la somme revenant à chaque service pour cet échange.

ANNÉES.	RÉSULTATS DE L'ÉCHANGE des correspondances en faveur des omnibus.	RÉSULTATS DE L'ÉCHANGE des correspondances en faveur des tramways.
	fr. c.	fr. c.
1871	14,431 06	"
1872	26,750 70	"
1873	26,358 57	"
1874	35,963 53	"
1875	58,560 03	1,188 65
1876	82,779 85	37,706 90
1877	148,448 20	67,746 60
1878	112,775 48	160,470 65
1879	114,061 33	168,715 95
1880	180,761 20	191,298 95
1881	207,193 75	212,384 65
1882	217,273 30	232,416 60
1883	219,799 10	221,686 50
1884	221,837 20	219,360 30
1885	215,710 90	210,380 60
1886	211,305 45	202,258 34
1887	210,755 50	198,685 05
1888 (a')	"	"
1889 (a')	"	"
1890 (a')	"	"

(*) Année bissextile.
(**) Exposition universelle.
(***) Siège de Paris.

(a) Exploitation du 1er mars au 31 décembre pour les omnibus et les services accessoires des lignes d'omnibus, et du 16 avril au 31 décembre pour les services de banlieue dits « Messageries des environs de Paris. »

(b) La voie ferrée de la place de la Concorde au rond-point de Boulogne a été exploitée par la Compagnie générale des Omnibus à partir du 15 avril 1858.

(c) Y compris les recettes du service spécial fait, de Saint-Denis à Versailles, pendant la Commune.

(d) L'exploitation des tramways a commencé le 18 juin 1875.

(e) Y compris les recettes de la voie ferrée du Louvre à Versailles.

(a') Les rapports de la compagnie ne fournissent pas ces données.

(Tableau n° 16.)

Recette moyenne par kilomètre exploité, par journée

ANNÉES.	RECETTE MOYENNE ANNUELLE PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ. Omnibus.	Banlieue. (1)	Voies ferrées et service accessoire de Saint-Cloud.	Tramways. (2)	RECETTE PAR VOITURE Omnibus.	Banlieue et extra divers.	Voies ferrées et service accessoire de Saint-Cloud.
1	2	3	4	5	6	7	8
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1855 (*)	48,172	6,006	"	"	68 24	42 89	"
1856	62,512	9,212	"	"	72 59	44 85	"
1857	72,024	9,661	"	"	79 96	48 22	"
1858	79,019	10,805	10,076	"	81 08	50 75	98 14
1859	84,690	10,764	14,962	"	84 27	53 21	98 59
1860	75,845	11,533	15,620	"	82 18	47 66	100 84
1861	73,143	9,164	17,750	"	79 41	47 45	103 46
1862	78,429	7,828	17,653	"	81 14	44 56	81 61
1863	83,687	7,819	17,838	"	85 70	45 99	89 28
1864	87,283	8,524	19,593	"	85 20	46 72	92 72
1865	93,790	8,765	20,130	"	83 42	46 86	94 82
1866	98,435	8,973	20,614	"	83 04	47 11	94 96
1867 (*)	110,638	9,157	31,666	"	86 74	46 07	110 98
1868	101,667	7,979	17,218	"	84 32	44 99	85 75
1869	105,158	3,624	16,531	"	87 58	45 03	96 12
1870 (**)	93,900	7,035	11,941	"	80 00	45 06	96 40
1871 (**)	70,864	(a) 1,956	8,887	"	77 56	33 27	102 03
1872	98,914	6,979	13,287	"	86 20	42 25	99 06
1873	100,967	7,156	17,850	"	87 07	44 62	112 40
1874	103,205	7,740	17,977	"	88 58	40 22	116 89
1875	104,905	8,820	27,926	69,824	90 35	42 24	133 50
1876	104,185	8,551	63,094	198,626	87 87	40 89	132 37
1877	106,126	7,774	70,570	110,029	86 19	36 31	130 37
1878 (*)	93,990	4,604	73,024	135,686	84 16	31 41	132 99
1879	83,359	(b) 2,630	59,987	132,696	76 72	(b) 21 29	115 06
1880	96,909	(b) 12,367	62,831	140,344	90 63	(b) 92 29	115 52
1881	95,633	6,594	(b) 46,359	144,417	97 22	29 63	(b)120 35
1882	96,548	5,882	(b) 49,017	125,397	99 06	26 68	(b)124 62
1883	97,228	5,938	64,061	(b)130,204	98 08	26 94	126 95
1884	95,350	5,688	60,793	(b)128,660	98 00	25 73	122 11
1885	89,485	5,089	56,388	(b)123,467	95 80	23 09	118 82
1886	90,632	5,359	55,633	(b)121,873	96 28	24 31	117 08
1887	90,043	6,538	55,362	(b)117,860	94 96	21 56	118 53
1888	91,966	7,721	56,384	(b)111,469	95 87	24 86	120 93
1889 (*)	99,395	8,485	60,089	(b)115,981	102 86	27 41	128 91
1890	96,479	8,127	54,006	(b)106,981	96 61	26 26	116 13

(1) Les chiffres de la colonne 3 ne comprennent pas les recettes dites « locations, extra divers »; les moyennes indiquées correspondent donc exclusivement au trafic proprement dit des voyageurs de banlieue.
(2) Les résultats moyens afférents aux tramways ne s'appliquent pas aux services spéciaux du matin.
(*) Exposition universelle.
(**) Siège de Paris.

(1° Ensemble des services.) [Suite.]

de voiture, par voyageur et par kilomètre parcouru. (Tableau n° 16.)

MOYENNE ET PAR JOUR.	RECETTE MOYENNE PAR VOYAGEUR.				RECETTE MOYENNE PAR KILOMÈTRE PARCOURU ET PAR VOITURE.			
Tramways. (a)	Omnibus.	Banlieue et extra divers.	Voies ferrées et service accessoire de Saint-Cloud.	Tramways. (a)	Omnibus.	Banlieue et extra divers.	Voies ferrées et service accessoire de Saint-Cloud.	Tramways. (a)
9	10	11	12	13	14	15	16	17
fr. c.	cent.	cent.	cent.	cent.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
"	20.3	30.2	"	"	"	"	"	"
"	20.6	38.7	"	"	0,84	0 51	"	"
"	19.4	35.9	"	"	0,87	0 60	"	"
"	19.2	35.7	12.4	"	0,87	0 63	0 92	"
"	19.1	34.7	12.3	"	0,90	0 66	0 92	"
"	19.2	30.6	12.3	"	0,88	0 58	0 94	"
"	19.1	28.7	12.1	"	0,83	0 58	0 96	"
"	18.9	27.0	19.4	"	0,84	0 54	0 86	"
"	18.7	26.1	19.1	"	0,88	0 58	0 89	"
"	18.8	25.3	20.9	"	0,87	0 58	0 95	"
"	18.7	25.3	43.9	"	0,89	0 58	0 97	"
"	18.5	25.3	43.4	"	0,90	0 58	0 97	"
"	18.9	24.3	27.2	"	0,94	0 56	1 20	"
"	18.6	23.8	44.5	"	0,92	0 56	0 89	"
"	18.7	22.4	44.7	"	0,94	0 56	0 95	"
"	18.4	23.4	39.0	"	0,89	0 57	0 90	"
"	18.8	24.4	35.6	"	0 92	0 48	1 13	"
"	18.6	23.9	38.2	"	0 92	0 54	1 10	"
"	18.6	23.2	35.3	"	0 93	0 59	1 15	"
"	18.7	25.2	36.8	"	0 95	0 53	1 16	"
151 27	18.8	24.2	29.0	17.8	1 08	0 57	1 34	1 66
146 95	18.8	25.0	21.2	16.7	0 95	0 53	1 32	1 57
140 93	18.7	24.0	22.0	16.6	0 92	0 48	1 29	1 52
144 09	19.0	22.8	21.1	17.9	0 90	0 39	1 33	1 57
124 74	18.9	(b) 19.6	20.5	17.5	0 93	(b) 0 29	1 19	1 38
134 24	18.6	(b) 27.7	13.8	17.3	1 00	(b) 0 70	1 21	1 40
139 78	18.8	17.2	(b) 17.2	17.8	1 10	0 30	(b) 1 16	1 48
144 64	18.9	19.8	(b) 17.8	18.0	1 12	0 33	(b) 1 19	1 17
(b) 141 92	18.8	17.1	15.4	(b) 17.4	1 11	0 33	1 22	(b) 1 56
(b) 141 59	18.8	17.1	15.1	(b) 17.4	1 11	0 32	1 17	(b) 1 49
(b) 139 46	18.9	17.3	15.1	(b) 17.5	1 13	0 29	1 16	(b) 1 53
(b) 138 56	18.9	17.0	15.1	(b) 17.5	1 11	0 30	1 16	(b) 1 52
(b) 136 48	18.9	16.2	15.1	(b) 17.6	1 08	0 34	1 16	(b) 1 47
(b) 138 90	18.9	16.2	15.2	(b) 17.7	1 08	0 39	1 19	(b) 1 48
(b) 146 97	19.2	16.2	15.4	(b) 18.1	1 16	0 43	1 24	(b) 1 56
(b) 136 94	19.0	16.6	14.6	(b) 17.8	1 08	0 42	1 10	(b) 1 3

(a) Non compris le service spécial fait, pendant la Commune, de Saint-Denis à Versailles.

(b) Y compris la voie ferrée du Louvre à Versailles.

Trafic (voyageurs et recettes), des lignes d'omnibus exploitées en 1874 et restées

(Tableau n° 17.)

DÉSIGNATION DES LIGNES.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878. (exposition.)	1879.	1880.
1	2	3	4	5	6	7	8
							AN
							1° NOMBRE DE VOYAGEURS
Auteuil-Madeleine	1,758	1,793	1,765	1,869	1,987	1,192	1,173
Gare du Nord-Boulevard Saint-Marcel	3,301	3,419	3,484	3,776	1,898	1,466	1,304
Ménilmontant-Gare Montparnasse	4,545	4,754	4,336	4,136	4,247	3,863	4,184
Charonne-Place d'Italie	2,167	2,259	2,299	2,169	2,185	1,969	2,148
Gare d'Orléans-Square Montholon	2,550	2,631	2,636	2,611	2,217	1,778	1,845
Grenelle-Bastille	3,284	3,419	3,322	3,268	2,245	1,315	1,378
Place de la République-École militaire	1,664	1,721	1,771	1,858	2,228	1,599	1,632
Montmartre-Place Saint-Jacques	3,641	3,824	3,689	3,911	3,573	3,308	3,672
Totaux	22,910	25,820	25,500	25,598	20,588	16,488	17,336
Comparaison avec l'année 1874, prise pour 100	100	104	103	103	90	72	76
							2° RECETTES (en
Auteuil-Madeleine	340	349	342	356	370	210	204
Gare du Nord-Boulevard Saint-Marcel	626	646	655	708	373	289	248
Ménilmontant-Gare Montparnasse	870	909	821	781	812	741	787
Charonne-Place d'Italie	366	381	379	355	356	326	356
Gare d'Orléans-Square Montholon	462	481	485	484	423	348	353
Grenelle-Bastille	594	615	589	579	412	245	258
Place de la République-École militaire	299	311	319	335	426	297	301
Montmartre-Place Saint-Jacques	703	735	741	740	694	647	706
Totaux	4,260	4,427	4,331	4,338	3,866	3,098	3,210
Comparaison avec l'année 1874, prise pour 100	100	104	102	102	96	73	75

(1° Ensemble des services.) [Suite.]

desservies par des voitures à 26 et 28 places. (Période 1874-1890.)

(Tableau n° 17.)

NÉES.									
1881. 9	1882. 10	1883. 11	1884. 12	1885. 13	1886. 14	1887. 15	1888. 16	1889. (EXPOSITION.) 17	1890. 18
TRANSPORTÉS (EN MILLIERS).									
1,121	1,117	1,108	1,079	1,010	982	978	1,002	1,493	1,142
1,201	1,259	1,259	1,190	1,041	958	897	888	962	943
4,257	4,404	4,383	4,342	4,229	4,423	4,429	4,476	4,687	4,666
2,163	2,206	2,168	2,080	1,930	1,950	1,855	1,850	2,002	1,874
1,721	1,717	1,654	1,571	1,328	1,224	1,173	1,181	1,283	1,146
1,283	1,241	1,235	1,208	1,076	1,011	971	957	1,179	936
1,564	1,527	1,511	1,448	1,313	1,249	1,230	1,295	1,728	1,231
3,716	3,858	3,862	3,830	3,543	3,781	3,888	3,927	4,132	4,069
17,026	17,329	17,180	16,757	15,470	15,578	15,421	15,576	17,466	15,996
74	76	75	73	68	68	67	68	76	70
MILLIERS DE FRANCS).									
200	201	201	193	182	178	177	182	280	208
234	247	247	232	204	189	176	175	192	185
811	835	832	820	806	843	840	851	898	892
362	377	372	359	333	337	320	320	348	324
335	335	324	308	262	241	231	234	259	229
241	235	235	230	206	193	186	183	229	180
290	284	283	269	245	233	230	243	340	232
718	749	752	751	697	742	763	770	815	800
3,191	3,263	3,246	3,162	2,935	2,956	2,923	2,958	3,361	3,050
75	77	76	74	69	69	68	69	79	72

Nombre de voyageurs transportés sur les lignes d'omnibus, dont les voitures soit par des tramways

(Tableau n° 18.)

DÉSIGNATION DES LIGNES.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878. (Exposition.)	1879.
1	2	3	4	5	6	7
	milliers de voyageurs.					
1° Lignes dont les voitures à 26 et 28 places						
Place Wagram à la Bastille	3,526	3,602	3,513	4,023	4,384	3,985
Place Pigalle à la Halle-aux-Vins	2,349	2,380	2,405	2,517	2,698	2,568
Belleville au Louvre	2,929	2,984	2,712	2,688	3,006	2,710
Vaugirard à la Gare Saint-Lazare	4,196	4,356	4,540	4,539	4,115	3,662
Grenelle à la Porte Saint-Martin	3,052	3,149	3,164	3,363	3,778	3,064
Panthéon à la Place Courcelles	3,403	3,388	3,015	3,029	3,081	2,650
Totaux	19,455	19,859	19,349	20,159	21,062	18,639
Comparaison avec l'année 1874, prise pour 100	100	102	99	103	108	96
2° Lignes dont les voitures à 26 et 28 places						
Madeleine à la Bastille	10,072	10,456	10,804	10,949	11,153	4,799 *7,061* 11,860
Batignolles au Jardin-des-Plantes	3,396	3,465	3,612	3,672	3,902	3,501
Batignolles-Clichy à l'Odéon	5,673	5,842	5,846	6,143	6,386	5,119 *677* 5,796
Hôtel-de-Ville à la Porte Maillot(*a*)	3,663	2,624	2,913	2,957	3,088	1,797 *1,590* 3,387
Trocadéro à la Gare de l'Est (*b*)	3,625	3,679	3,687	4,176	4,639	3,220 *159* 3,379
Petite-Villette aux Champs-Élysées	2,844	2,984	3,179	3,016	3,003	1,811 *1,191* 3,002
A reporter	29,273	29,050	30,041	30,913	32,171	30,925

Nota. — Les chiffres droits correspondent aux années pendant lesquelles les lignes ont été desservies par des voitures à 26 et 28 places ; les chiffres gras, aux années pendant lesquelles les lignes ont été desservies, à la fois, par les anciennes et les nouvelles voitures ; enfin, les chiffres *penchés*, aux années pendant lesquelles les lignes ont été desservies exclusivement par les nouvelles voitures.

(1° Ensemble des services.) [Suite.]

à 26 et 28 places ont été remplacées, soit par des voitures à 30 ou 40 places, à 54 places. (Période 1874-1890.)

ANNÉES	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889. (Exposition.)	1890.
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	milliers de voyageurs.										
ont été remplacées par des voitures à 30 places.											
	4,269	4,278	4,336	4,356	4,297	4,117	4,380	4,434	4,474	4,742	5,423
	2,740	2,729	2,708	2,733	2,590	2,304	2,168	2,053	2,065	2,214	2,054
	2,880	2,984	2,995	2,883	2,827	2,534	2,627	2,582	2,672	2,909	2,696
	3,072	2,667	2,584	2,588	2,503	2,192	2,142	2,149	2,205	2,774	2,972
	3,334	3,280	3,309	3,265	3,029	2,695	2,680	2,647	2,823	3,330	3,195
	2,633	2,509	2,493	2,599	2,522	2,281	2,221	2,197	2,207	2,536	2,422
	18,928	18,447	18,425	18,424	17,768	16,123	16,218	16,062	16,446	18,505	18,754
	97	95	95	95	91	82	82	82	84	95	97
ont été remplacées par des voitures à 40 places.											
	14,749	14,804	15,019	15,028	14,607	14,039	14,055	13,998	13,948	14,843	13,931
	3,215										
	264	4,199	4,404	4,348	4,318	4,087	4,197	4,311	4,436	4,760	4,461
	3,479										
	8,456	8,786	9,051	8,805	8,662	8,429	8,742	8,767	8,932	9,515	9,041
	4,949	5,216	5,345	5,180	5,099	4,678	4,651	4,763	5,019	5,420	5,099
	4,609	5,008	5,238	5,281	5,200	5,101	5,332	5,502	5,937	7,146	6,919
	3,945	3,761	3,750	3,696	3,629	3,389	3,407	3,253	3,313	3,700	3,477
	40,187	41,774	42,807	42,337	41,515	39,714	40,384	40,594	41,585	45,384	42,531

(a) De 1874 à 1879, Louvre à Courbevoie.

(b) De 1874 à 1879, Chaillot à la gare de l'Est.

Nombre de voyageurs transportés sur les lignes d'omnibus, dont les voitures à soit par des tramways à 51 places.

(Tableau n° 18.) [Fin.]

DÉSIGNATION DES LIGNES.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878. (Exposition.)	1879.
1	2	3	4	5	6	7
	milliers de voyageurs.					
2e Lignes dont les voitures à 26 et 28 places						
Report	29,273	29,050	30,041	30,913	32,171	**30,925**
Passy à La Bourse	2,433	2,920	3,067	3,117	2,921	2,359
Ternes aux Filles-du-Calvaire (*c*)						
Place des Ternes aux Filles-du-Calvaire (*c*)	5,132	5,292	5,169	5,208	5,303	4,727
Ensemble						2,883
La Villette à la Place Saint-Sulpice	4,426	4,617	4,233	3,718	3,477	*22*
						2,905
Saint-Philippe-du-Roule à la Gare de Lyon (*d*)	4,520	4,590	4,568	4,406	3,501	2,767
Gare du Nord à la Chaussée-du-Maine	3,273	3,374	3,574	3,811	3,758	3,356
Totaux	49,057	49,843	50,652	51,173	51,131	**47,039**
Comparaison avec l'année 1874 prise p. 100.	100	102	103	104	104	**96**
3e Lignes dont les voitures à 26 et 28 places						
Montrouge à la Gare de l'Est	4,535	4,635	4,621	4,830	*8,405*	*8,400*
				105		
				4,935		
Louvre à Charenton (*e*)	2,216	2,162	2,125	2,036	4,543	*6,758*
Étoile à La Villette (*f*)		*3,752*	*8,489*	*9,881*	*11,002*	*8,437*
Tourelère à La Villette (*f*)	3,817	2,870	"	"	*266*	*2,060*
Ensemble		6,622	8,489	9,881	11,268	*10,497*
				2,649		
Louvre au Cours de Vincennes (*g*)	3,419	3,064	2,645	*347*	*5,627*	*6,105*
				2,996		
		1,591				
Louvre à Vincennes (*h*)	2,425	*1,800*	*7,351*	*7,614*	*8,006*	*7,001*
		3,391				
Cimetière Saint-Ouen à La Bastille (*i*)	3,311	3,505	3,827	4,321	7,339	*7,973*
La Chapelle au square Monge (*j*)	3,301	3,419	3,484	3,776	*5,302*	*5,637*
Passy au Louvre (*k*)	1,758	1,793	1,763	1,869	*2,019*	*2,046*
Totaux	24,782	28,594	34,305	37,428	52,508	*52,417*
Comparaison avec l'année 1874 (prise p. 100).	100	115	138	151	212	*212*
Totaux généraux pour l'ensemble des lignes	93,294	98,295	104,306	108,760	124,701	**118,095**
Comparaison avec l'année 1874 prise p. 100.	100	105	112	117	134	**127**

(*c*) De 1874 à 1882, ligne unique des Ternes aux Filles-du-Calvaire.
(*d*) De 1874 à 1880, Saint-Philippe-du-Roule à la barrière de Charenton.
(*e*) De 1874 à 1878, Louvre à Bercy.
(*f*) De 1874 à 1875, Les Ternes à Belleville.
(*g*) De 1874 à 1877, Arts-et-Métiers à Vincennes.

(1° Ensemble des services.) (Suite.)

26 et 28 places ont été remplacées, soit par des voitures à 30 ou 40 places,

(Période 1874-1890.) (Fin.) (Tableau n° 18.) [Fin.]

ANNÉES.

1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889. (Exposition.)	1890.
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
				milliers de voyageurs.						
ont été remplacées par des voitures à 40 places. (Fin.)										
30,187	41,774	42,807	42,337	41,515	39,714	40,384	40,594	41,585	45,384	42,531
		2,014								
2,443	2,384	432	2,891	3,076	2,986	3,040	3,115	3,193	3,410	3,213
		2,446								
		4,835	4,113	4,647	4,551	5,117	5,203	5,278	5,768	5,429
4,978	4,903	91	2,115	1,979	1,873	1,720	1,618	1,614	1,820	1,585
		4,926	6,228	6,626	6,424	6,837	6,821	6,892	7,588	7,014
508										
4,292	4,397	4,656	5,220	4,743	4,209	4,533	4,601	4,693	5,093	4,716
4,800										
734										
2,875	3,663	3,707	3,515	3,442	3,420	3,430	3,489	3,526	3,878	3,564
3,609										
3,599	3,380	3,341	3,265	3,244	2,957	3,194	3,139	3,212	3,430	3,544
59,616	60,501	61,883	63,456	62,646	59,710	61,418	61,759	63,101	68,792	64,622
121	123	126	129	127	121	125	126	129	140	132
ont été remplacées par des tramways.										
9,999	10,570	11,143	11,108	11,080	11,351	11,651	11,418	11,487	12,241	11,642
5,239	4,779	4,795	5,971	5,515	5,183	4,256	3,888	3,994	3,956	3,472
9,224	9,185	9,518	9,581	9,408	8,869	8,739	8,499	8,828	9,488	8,660
2,316	2,421	2,464	2,369	2,368	2,296	2,447	2,300	2,301	3,355	3,025
11,540	11,606	11,982	11,950	11,776	11,165	11,186	10,729	11,129	12,853	11,685
7,848	8,347	8,770	9,328	9,311	9,211	8,952	8,694	8,810	9,465	9,067
9,251	7,492	7,223	9,164	8,919	8,178	8,281	8,050	8,092	8,547	8,048
8,908	8,938	9,829	10,819	10,936	10,907	11,223	10,118	9,822	10,570	10,056
6,256	6,477	6,630	6,607	6,549	6,293	6,216	6,009	6,004	6,431	6,051
2,027	2,345	2,485	2,536	2,470	2,106	1,912	2,070	2,203	2,848	2,014
61,059	60,554	62,857	67,483	66,556	64,394	63,677	60,976	61,541	66,911	62,635
246	244	254	272	269	260	257	246	248	270	253
139,603	139,502	143,165	149,363	146,970	140,227	141,313	138,797	141,088	154,208	146,009
130	130	133	160	138	150	151	149	151	165	157

(h) De 1874 à 1875, Palais-Royal à la Place du Trône.
(i) De 1874 à 1878, Montmartre à la Bastille.
(j) De 1874 à 1878, La Chapelle au Collège de France.
(k) De 1874 à 1878, Auteuil et Passy au Palais-Royal.

Recettes des voyageurs transportés sur les lignes d'omnibus, dont les voitures sont par des

(Tableau n° 19.) (Période

DÉSIGNATION DES LIGNES.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878. (Exposition.)	1879.
1	2	3	4	5	6	7
	milliers de francs.					
1° Lignes dont les voitures à 26 et 28 places						
Place Wagram à la Bastille	711	726	717	792	863	785
Place Pigalle à la Halle-aux-Vins	455	465	469	492	530	502
Belleville au Louvre	508	521	486	489	543	486
Vaugirard à la gare Saint-Lazare	818	848	890	896	818	727
Grenelle à la Porte Saint-Martin	574	594	603	637	741	585
Panthéon à la Place Courcelles	653	653	582	588	605	521
Totaux	3,719	3,807	3,747	3,894	4,100	3,606
Comparaison avec l'année 1874 prise pour 100	100	102	101	105	110	97
2° Lignes dont les voitures à 26 et 28 places						
Madeleine à la Bastille	1,783	1,844	1,900	1,904	1,947	833 *1,245* 2,078
Batignolles au Jardin-des-Plantes	664	679	685	716	773	693
Batignolles-Clichy à l'Odéon	1,116	1,151	1,143	1,190	1,260	998 *139* 1,137
Hôtel-de-Ville à la Porte-Maillot (*a*)	599	508	596	605	634	325 *351* 676
Trocadéro à la Gare de l'Est (*b*)	714	730	724	820	917	666 *31* 697
Petite-Villette aux Champs-Élysées	513	536	561	529	546	335 *221* 556
A reporter	5,389	5,448	5,609	5,764	6,077	5,837

Nota. — Les chiffres droits correspondent aux années pendant lesquelles les lignes ont été desservies par des voitures à 26 et 28 places ; les chiffres gras, aux années pendant lesquelles les lignes ont été desservies à la fois par les anciennes et les nouvelles voitures ; enfin, les chiffres *penchés*, aux années pendant lesquelles les lignes ont été desservies exclusivement par les nouvelles voitures.

(1° Matériels des services.) (Suite.)

à 26 et 28 places ont été remplacées, soit par des voitures à 30 ou 40 places, tramways à 51 places.

1874-1890.) (Tableau n° 19.)

ANNÉES	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889. (Exposition).	1890.
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
					milliers de francs.						
ont été remplacées par des voitures à 30 places.											
	827	825	845	841	829	800	855	864	869	927	1,048
	529	530	528	531	505	452	424	402	405	438	403
	509	540	542	519	506	459	474	464	482	530	484
	611	537	525	525	506	448	438	442	454	570	*605*
	630	627	636	627	584	519	516	511	544	658	622
	516	501	506	527	510	468	456	453	456	528	497
	3,622	3,560	3,582	3,570	3,440	3,146	3,163	3,136	3,210	3,651	3,659
	97	96	96	96	92	84	85	84	86	98	98
ont été remplacées par des voitures à 40 places.											
	2,561	*2,581*	*2,642*	*2,614*	*2,532*	*2,437*	*2,459*	*2,446*	*2,437*	*2,621*	*2,441*
	629	22									
	54	*793*	*858*	*844*	*836*	*799*	*820*	*839*	*863*	*936*	*870*
	683	815									
	1,602	*1,688*	*1,751*	*1,698*	*1,672*	*1,631*	*1,689*	*1,690*	*1,722*	*1,853*	*1,748*
	961	*1,027*	*1,056*	*1,017*	*996*	*924*	*922*	*940*	*993*	*1,088*	*1,012*
	154										
	711	*941*	*993*	*1,004*	*982*	*973*	*1,016*	*1,049*	*1,134*	*1,412*	*1,255*
	865										
	712	*679*	*682*	*669*	*656*	*621*	*626*	*597*	*606*	*680*	*630*
	7,384	7,731	7,982	7,846	7,674	7,385	7,532	7,561	7,755	8,590	7,956

(a) De 1874 à 1879, Louvre à Courbevoie.

(b) De 1874 à 1879, Chaillot à la gare de l'Est.

Recettes des voyageurs transportés sur les lignes d'omnibus, dont les voitures soit par des

(Tableau n° 19.) [Fin.] (Période

DÉSIGNATION DES LIGNES.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878. (Exposition.)	1879.
1	2	3	4	5	6	7
	milliers de francs.					
2° Lignes dont les voitures à 20 et 26 places						
Report	5,389	5,448	5,609	5,764	6,077	5,837
Passy à la Bourse	494	580	604	612	581	468
Ternes aux Filles-du-Calvaire (*c*)						526
Place des Ternes aux Filles-du-Calvaire (*c*)	975	1,013	990	996	1,015	898
Ensemble						5
						551
La Villette à la Place Saint-Sulpice	827	856	780	676	633	520
Saint-Philippe-du-Roule à la Gare de Lyon (*d*)	816	825	813	782	646	683
Gare du Nord à la Place du Maine	656	680	712	759	765	8,937
Totaux	9,157	9,402	9,508	9,589	9,717	97
Comparaison avec l'année 1874 prise p. 100.	100	103	104	104	106	
3° Lignes dont les voitures à 26 et 28 places						
Montrouge à la gare de l'Est	883	908	885	916	*1,623*	*1,589*
				21		
				937		
Louvre à Charenton (*e*)	381	378	367	354	775	*865*
Étoile à la Villette (*f*)		*675*	*1,453*	*1,674*	*1,902*	*1,407*
Trocadéro à la Villette (*f*)	724	513	"	"	*48*	*362*
Ensemble		1,188	1,453	1,674	1,950	*1,769*
Louvre au Cours de Vincennes (*g*)	679	609	509	500	*1,066*	*1,132*
				66		
		399		566		
Louvre à Vincennes (*h*)	410	271	*1,378*	*1,512*	*1,529*	*1,309*
		670				
Cimetière Saint-Ouen à la Bastille (*i*)	602	640	686	*767*	1,228	*1,308*
La Chapelle au square Monge (*j*)	626	647	655	708	*1,001*	*1,049*
Passy au Louvre (*k*)	340	349	342	356	*381*	*374*
Totaux	4,645	5,389	6,275	6,874	9,551	*9,335*
Comparaison avec l'année 1874 prise p. 100.	100	116	135	148	206	*201*
Totaux généraux pour l'ensemble des lignes	17,521	18,398	19,550	20,587	25,568	21,873
Comparaison avec l'année 1874 prise p. 100.	100	106	111	118	133	125

(*c*) De 1874 à 1882, ligne unique des Ternes aux Filles-du-Calvaire.
(*d*) De 1874 à 1880, Saint-Philippe-du-Roule à la barrière de Charenton.
(*e*) De 1874 à 1878, Louvre à Bercy.
(*f*) De 1874 à 1875, les Ternes à Belleville.
(*g*) De 1874 à 1877, Arts-et-Métiers à Vincennes.

(1° Ensemble des services.) [Suite.]

à 26 et 28 places ont été remplacées, soit par des voitures à 30 ou 40 places, tramways à 51 places.

1874-1890.) [Fin.] (Tableau n° 10.) [Fin.]

ANNÉES.										
1880. 8	1881. 9	1882. 10	1883. 11	1884. 12	1885. 13	1886. 14	1887. 15	1888. 16	1889. (Exposition.) 17	1890. 18
millions de francs.										
ont été remplacées par des voitures à 40 places. (Fin.)										
7,584	7,751	7,982	7,846	7,674	7,385	7,532	7,501	7,755	8,590	7,956
		393								
475	465	86	555	588	576	586	601	612	661	615
		479								
		910	770	867	855	957	974	991	1,091	1,018
920	922	18	395	370	351	321	303	303	345	298
		928	1,165	1,237	1,206	1,278	1,277	1,294	1,436	1,316
72										
636	805	856	891	872	783	842	859	877	952	886
708										
93										
576	684	693	654	640	640	638	650	659	730	665
669										
724	682	677	662	655	602	649	638	652	702	718
10,880	11,289	11,615	11,773	11,666	11,192	11,525	11,586	11,849	13,071	12,156
119	134	127	129	128	122	126	127	129	142	132
ont été remplacées par des tramways.										
1,854	1,988	2,077	2,075	2,066	2,120	2,173	2,125	2,143	2,300	2,159
873	936	995	988	917	866	708	644	665	663	580
1,223	1,545	1,613	1,622	1,590	1,505	1,490	1,444	1,508	1,668	1,491
407	425	436	426	427	416	437	415	421	645	574
1,930	1,970	2,049	2,048	2,017	1,921	1,927	1,859	1,929	2,313	2,065
1,426	1,531	1,620	1,672	1,703	1,678	1,626	1,570	1,589	1,726	1,650
1,228	1,290	1,331	1,313	1,274	1,184	1,196	1,168	1,178	1,253	1,167
1,458	1,544	1,712	1,767	1,779	1,783	1,836	1,701	1,673	1,829	1,895
1,152	1,204	1,243	1,239	1,220	1,174	1,160	1,115	1,116	1,205	1,124
365	426	455	466	450	388	353	380	405	520	369
10,386	10,889	11,482	11,568	11,426	11,114	10,978	10,562	10,698	11,809	10,939
224	234	247	249	246	239	236	227	230	254	236
24,888	25,738	26,679	26,911	26,532	25,452	25,666	25,284	25,757	28,531	26,754
142	147	152	154	151	145	146	144	147	163	153

(h) De 1874 à 1875, Palais-Royal à la Place du Trône.
(i) De 1874 à 1878, Montmartre à la Bastille.
(j) De 1874 à 1878, la Chapelle au Collège de France.
(k) De 1874 à 1878, Auteuil et Passy au Palais-Royal.

(Tableau n° 20.)

Droits, redevances, contributions, impôts divers payés

ANNÉES.	SOMMES PAYÉES À LA VILLE DE PARIS.						
	REDEVANCES.	SERVICE des tombereaux	Locations sur la voie publique.	PART de la ville dans les bénéfices dépassant 70 francs.	BALAYAGE.	OCTROI sur fourrages et matières employées aux ateliers et aux voies.	TOTAUX.
1	2	3	4	5	6	7	8
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
1855	540,767	17,890	"	"	"	19,110	577,767
1856	644,750	12,099	"	"	3,670	27,019	687,538
1857	660,250	26,662	271	"	4,080	26,692	717,955
1858	693,750	37,775	361	"	4,118	31,812	767,816
1859	706,410	21,263	1,503	"	4,118	32,573	765,867
1860	725,160	22,188	1,680	"	3,790	405,638	1,158,456
1861	907,910	51,196	5,644	"	4,809	434,318	1,403,877
1862	939,412	29,649	7,129	"	5,163	448,738	1,420,091
1863	1,038,370	23,373	6,422	32,792	4,348	459,193	1,564,498
1864	1,162,889	28,733	7,060	3,551	5,996	491,533	1,699,762
1865	1,221,176	23,760	6,991	"	5,427	525,476	1,782,830
1866	1,156,410	27,725	7,702	"	5,411	552,014	1,749,262
1867	1,225,377	22,637	8,242	"	5,423	620,718	1,882,397
1868	1,195,441	21,447	8,391	"	6,660	585,460	1,817,399
1869	1,191,284	28,609	8,636	"	5,508	588,358	1,822,395
1870	1,173,801	28,529	8,197	"	5,327	599,359	1,815,213
1871	1,022,529	23,690	7,423	"	5,540	503,965	1,563,147
1872	1,222,686	13,628	10,221	"	5,986	598,049	1,850,570
1873	1,234,004	15,649	7,666	"	5,556	489,890	1,752,765
1874	1,239,436	21,534	8,309	"	7,903	641,659	1,918,841
1875	1,234,710	17,819	8,296	"	9,805	605,301	1,875,931
1876	1,259,882	19,141	7,868	"	8,319	530,743	1,825,953
1877	1,444,205	18,597	6,821	"	8,757	698,946	2,177,326
1878	1,706,832	18,795	13,998	"	8,323	678,356	2,426,504
1879	1,824,589	37,361	19,194	"	9,526	693,570	2,584,240
1880	1,844,902	21,041	19,568	"	12,626	677,827	2,575,964
1881	1,831,123	13,814	20,870	"	12,023	539,751	2,417,581
1882	1,869,912	17,155	19,215	"	10,709	778,840	2,695,831
1883	1,861,714	14,186	21,479	"	10,475	624,590	2,532,444
1884	1,869,608	14,188	21,478	"	12,094	633,010	2,550,378
1885	1,884,978	19,397	26,013	"	11,889	555,914	2,498,191
1886	2,104,832	19,397	26,287	"	11,484	612,401	2,774,401
1887	2,087,585	15,000	26,253	"	11,471	612,190	2,752 499
1888	2,069,837	15,000	60,488	"	12,633	590,966	2,748,924
1889	2,160,772	15,000	52,090	"	11,498	514,514	2,753,874
1890	2,072,740	15,000	52,397	"	10,932	609,735	2,760,804
TOTAUX	(a) 49,020,029	788,928	514,162	36,343	271,397	(b) 18,038,432	68,669,291

(a) Y compris une somme totale de 3,301,830 francs de redevance pour l'entretien du pavage des voies, frais de contrôle et surveillance pendant les années 1877 à 1890.

(b) Y compris une somme totale de 2,534,908 francs pour octroi sur matières employées aux ateliers et aux voies pendant les années 1860 à 1890.

à la ville de Paris et à l'État, de 1855 à 1890.

(Tableau n° 20.)

SOMMES PAYÉES À L'ÉTAT.							ENSEMBLE.
CONTRIBUTIONS ateliers, fermes Versailles et voies ferrées. 9	CONTRIBUTIONS des omnibus. 10	TIMBRE des actions et obligations, enregistrement, etc. 11	IMPÔT sur le revenu. 12	DROITS de régie. 13	FRAIS de surveillance. 14	TOTAUX. 15	16
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
499	26,384	"	"	109,211	"	136,094	713,861
2,120	28,693	"	"	144,066	4,000	178,879	866,417
4,703	36,162	14,207	"	159,828	4,000	218,900	936,856
4,630	41,199	35,002	"	174,137	4,000	258,968	1,026,784
5,750	58,190	39,781	"	180,044	4,000	287,765	1,053,632
5,803	62,988	53,363	"	179,814	4,000	305,968	1,464,424
7,260	68,493	35,729	"	196,186	4,001	311,669	1,715,546
7,208	75,072	62,782	"	210,570	4,000	359,632	1,779,723
7,354	80,550	54,273	"	225,238	4,001	371,416	1,935,914
15,284	51,895	49,173	"	236,612	4,001	356,965	2,056,727
16,628	61,736	81,822	"	262,329	4,000	426,515	2,209,345
16,708	71,685	68,299	"	273,999	4,000	434,691	2,183,953
18,043	76,151	105,974	"	313,868	3,333	517,369	2,399,766
17,776	78,359	93,529	"	288,035	4,000	481,699	2,299,098
18,873	84,397	74,063	"	286,097	4,000	467,430	2,289,825
18,618	89,797	99,291	"	279,070	4,000	490,776	2,305,989
19,298	92,248	56,886	"	209,948	4,000	382,380	1,945,527
20,042	107,580	114,103	38,772	267,403	4,000	551,900	2,402,470
22,078	148,644	97,009	79,645	269,669	4,000	621,046	2,373,811
24,029	153,015	112,656	123,139	271,345	4,000	688,184	2,607,025
25,399	162,418	119,306	84,005	291,738	4,000	686,866	2,562,797
29,944	164,779	136,261	115,320	325,507	4,000	775,811	2,601,764
29,276	173,702	157,570	106,502	343,157	4,000	814,207	2,991,533
30,160	190,329	197,131	132,199	442,479	4,000	996,298	3,422,802
32,266	205,489	215,512	191,646	442,336	4,000	1,091,249	3,675,489
35,207	210,250	261,393	112,197	471,179	4,000	1,094,226	3,670,190
29,322	225,506	244,536	139,611	473,911	4,000	1,114,886	3,532,467
26,203	219,153	272,650	209,959	486,704	4,000	1,218,669	3,914,500
31,713	237,843	313,721	183,766	494,254	4,000	1,265,297	3,797,741
30,818	243,531	282,292	170,455	486,856	4,000	1,217,952	3,768,330
33,013	242,646	279,209	178,081	477,521	4,000	1,214,470	3,712,660
31,499	250,683	256,863	175,488	485,931	4,000	1,204,464	3,978,865
31,860	262,439	262,524	172,666	487,537	4,000	1,221,026	3,973,525
32,057	261,944	370,342	169,643	489,992	4,000	1,217,044	3,965,968
52,749	262,501	359,338	169,124	525,405	4,000	1,261,584	4,015,457
53,640	260,384	243,892	204,296	509,791	4,000	1,276,004	4,036,808
787,828	5,066,833	(c) 4,998,014	2,754,515	11,771,767	139,342	25,518,299	94,187,589

(c) Cette somme se répartit ainsi pour la période de 1857 à 1890 : timbre des actions et obligations, 1,178,453 francs ; enregistrement, conversions, transferts et timbres d'acquits, 3,824,561 francs.

(Tableau n° 21.)

Renseignements statistiques concernant l'année 1890.

LETTRES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE de courses effectuées pendant l'année.	NOMBRE TOTAL DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PENDANT			
			par trajet direct.		par correspondance.	
			Intérieur.	Impériale.	Intérieur.	Impériale.
1	2	3	4	5	6	7
	OMNIBUS A 26, 28 ET 30 PLACES.					1° Lignes
A	Auteuil-Madeleine (1)	57,848	545,462	277,888	202,081	26,408
F	Place Wagram-Bastille (3)	138,266	2,357,604	2,264,515	752,995	48,327
I	Place Pigalle-Halle-aux-Vins (3)	88,532	958,223	757,619	318,936	18,878
J	Montmartre-Place Saint-Jacques (1)	116,743	1,843,761	1,633,727	547,263	44,468
K	Gare du Nord-Boul. Saint-Marcel (1)	48,212	425,319	381,354	128,215	7,708
M	Belleville-Arts-et-Métiers (1)	70,348	771,630	540,916	175,614	30,642
N	Belleville-Louvre (3)	116,072	1,147,918	897,346	593,821	51,184
O	Ménilmontant-Gare Montparnasse (1)	130,495	2,079,355	1,757,355	742,977	75,567
P	Charonne-Place d'Italie (1)	70,376	778,110	577,255	467,183	51,811
Q	Plaisance-Hôtel-de-Ville (2)	70,354	667,908	591,235	179,994	18,649
S	P^te^ Charenton-Pl. de la République (1)	48,362	564,534	456,258	145,140	14,781
T	Gare d'Orléans-Square Montholon (1)	59,354	546,208	429,333	163,235	7,522
U	Parc Montsouris-Pl. de la République (1)	43,374	348,190	320,341	110,690	6,656
X	Vaugirard-Gare Saint-Lazare (3)	97,976	1,396,603	1,227,322	319,030	28,955
Y	Grenelle-Porte Saint-Martin (3)	97,790	1,416,700	1,340,090	406,744	29,951
Z	Grenelle-Bastille (2)	46,804	309,533	405,526	122,296	8,145
AD	Pl. de la République-École Militaire (1)	58,806	552,234	449,979	215,099	13,422
AE	Forges-d'Ivry-Place Saint-Michel (1)	31,756	112,588	57,554	43,879	2,060
AF	Pl. du Panthéon-Pl. de Courcelles (3)	88,170	1,256,986	787,595	345,998	31,649
AG	Vaugirard-Louvre (3)	73,814	992,893	980,232	396,875	47,671
AH	Auteuil-Place Saint-Sulpice (1)	41,908	348,359	216,151	105,046	5,093
AJ	Parc Monceaux-La Villette (1)	41,972	252,052	260,867	101,490	5,767
Tr Q	Porte d'Ivry-Halles (1)	54,814	537,962	420,312	211,723	17,588
	TOTAUX et MOYENNES	1,691,855	20,300,150	17,030,770	6,586,324	592,902
	OMNIBUS A 40 PLACES.					
B	Trocadéro-Gare de l'Est	143,726	2,890,880	2,526,618	1,006,758	85,934
C	Porte Maillot-Hôtel-de-Ville	131,383	2,280,988	2,177,171	599,616	80,862
D	Ternes-Filles-du-Calvaire	105,599	2,336,942	2,066,754	960,758	64,383
D bis	R^te^-p^t^ des Ternes-Filles-du-Calvaire (2)	42,531	683,817	607,142	279,041	14,749
E	Madeleine-Bastille	303,237	5,225,612	5,705,156	2,766,512	233,540
G	Batignolles-Jardin des Plantes	98,292	1,954,854	1,879,735	588,825	40,735
H	Batignolles-Clichy-Odéon	176,232	3,930,971	3,720,456	1,238,600	151,031
L	La Villette-Place Saint-Sulpice	95,456	1,911,105	2,057,717	718,807	68,402
R	Gare de Lyon-Saint-Philippe-du-Roule	79,840	1,493,571	1,439,356	594,002	37,570
V	Place du Maine-Gare du Nord	105,842	1,684,582	1,401,064	416,820	41,552
AB	Passy-Place de la Bourse	77,878	1,411,321	1,250,033	506,749	45,306
AC	Petite-Villette-Champs-Élysées	78,960	1,431,434	1,317,004	679,053	49,256
AI	Gare Saint-Lazare-Place Saint-Michel	183,934	1,769,074	1,765,517	763,097	64,482
	TOTAUX et MOYENNES	1,572,910	29,014,151	27,913,720	11,118,642	937,802
	TOTAUX GÉNÉRAUX et MOYENNES GÉNÉRALES	3,264,265	49,314,301	44,944,490	18,004,966	1,530,704

(1) Lignes desservies au 31 décembre 1890 par des voitures à 26 places.
(2) Lignes desservies au 31 décembre 1890 par des voitures à 28 places.
(3) Lignes desservies au 31 décembre 1890 par des voitures à 30 places.

(1° Ensemble des services). [Suite.]

(Voyageurs et recettes, par ligne.)

(Tableau n° 21.)

L'ANNÉE — Ensemble.	RÉPARTITION DU MOUVEMENT des voyageurs: (Décomposition de la colonne 8.)		NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS transportés		RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION (Déduction faite des recettes accessoires)				
					PENDANT L'ANNÉE			par jour (moyenne.)	par kilomètre parcouru.
8	Intra-muros. 9	Extra-muros. 10	par jour. 11	par course. 12	intra-muros. 13	extra-muros. 14	totales. 15	16	17
					fr.	fr.	fr.	fr.	fr. c.
d'omnibus.									
1,141,839	1,141,839	"	3,128	19	207,969	"	207,969	570	0 84
5,423,441	5,423,441	"	14,859	39	1,048,311	"	1,048,311	2,872	1 08
2,053,656	2,053,656	"	5,626	23	402,944	"	402,944	1,104	0 84
4,069,219	4,069,219	"	11,149	34	800,428	"	800,428	2,193	0 91
942,596	942,596	"	2,582	19	184,944	"	184,944	507	0 66
1,518,802	1,518,802	"	4,161	21	314,145	"	314,145	861	0 76
2,690,269	2,690,269	"	7,371	28	483,787	"	483,787	1,325	1 08
4,655,254	4,655,254	"	12,754	38	891,705	"	891,705	2,443	0 93
1,874,368	1,874,368	"	5,135	26	324,560	"	324,560	889	0 92
1,457,786	1,457,786	"	3,994	20	290,830	"	290,830	797	0 74
1,180,713	1,180,713	"	3,235	24	208,738	"	208,738	572	0 64
1,146,298	1,146,298	"	3,141	19	228,726	"	228,726	627	0 72
785,886	785,886	"	2,153	18	152,691	"	152,691	418	0 56
2,971,910	2,971,910	"	8,142	30	604,766	"	604,766	1,657	1 01
3,193,485	3,193,485	"	8,749	32	621,500	"	621,500	1,703	0 87
935,500	935,500	"	2,563	19	179,922	"	179,922	493	0 57
1,230,734	1,230,734	"	3,372	21	232,091	"	232,091	636	0 62
216,081	216,081	"	592	6	35,387	"	35,387	97	0 17
2,422,228	2,422,228	"	6,636	27	497,305	"	497,305	1,362	0 74
2,417,671	2,417,671	"	6,624	32	449,908	"	449,908	1,233	0 99
674,649	674,649	"	1,848	16	136,654	"	136,654	374	0 51
620,176	620,176	"	1,699	14	115,055	"	115,055	315	0 44
1,187,585	1,187,585	"	3,254	21	224,923	"	224,923	616	0 74
44,810,146	44,810,146	"	122,768	26	8,637,290	"	8,637,290	23,664	0 81
6,519,182	6,519,182	"	17,861	45	1,254,771	"	1,254,771	3,438	1 48
5,098,637	5,098,637	"	13,969	38	1,012,384	"	1,012,384	2,774	1 37
5,428,837	5,428,837	"	14,874	51	1,017,958	"	1,017,958	2,789	1 31
1,584,749	1,584,749	"	4,342	37	297,787	"	297,787	816	1 15
13,930,820	13,930,820	"	38,167	45	2,441,051	"	2,441,051	6,688	1 73
4,464,149	4,464,149	"	12,231	45	870,053	"	870,053	2,384	1 33
9,041,058	9,041,058	"	24,770	52	1,747,558	"	1,747,558	4,788	1 47
4,756,031	4,756,031	"	13,030	49	885,697	"	885,697	2,427	1 23
3,564,499	3,564,499	"	9,766	44	665,275	"	665,275	1,823	1 38
3,544,027	3,544,027	"	9,710	33	717,673	"	717,673	1,966	0 89
3,213,409	3,213,409	"	8,804	41	615,693	"	615,693	1,687	1 25
3,476,747	3,476,747	"	9,525	44	630,131	"	630,131	1,726	1 31
4,362,170	4,362,170	"	11,951	32	800,231	"	800,231	2,192	1 83
68,984,315	68,984,315	"	188,998	44	12,956,262	"	12,956,262	35,497	1 40
113,794,461	113,794,461	"	311,766	35	21,593,552	"	21,593,552	59,161	1 08

(a) Y compris le service provisoire fait, en remplacement de la ligne D bis par la ligne GD (Étoile–Palais-Royal), du 1er au 22 décembre inclus. (Recette 12,544 fr. 35.)

(Tableau n° 21.) [Fin.]

Renseignements statistiques concernant l'année 1890.

LETTRES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE de courses effectuées pendant l'année.	NOMBRE TOTAL DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PENDANT			
			par trajet direct.		par correspondance.	
			Intérieur.	Impériale.	Intérieur.	Impériale.
1	2	3	4	5	6	7
						2° Lignes
D.	Étoile-La Villette	165,932	3,249,590	3,350,144	1,941,582	119,075
E.	La Villette-Place de la Nation	103,197	1,332,469	1,847,883	964,489	74,474
F.	Cours de Vincennes-Louvre	177,009	3,470,890	4,010,635	1,497,608	88,246
G.	Montrouge-Gare de l'Est	183,872	4,775,941	4,807,059	1,924,143	134,544
H.	La Chapelle-Square Monge	109,272	2,449,591	2,581,410	970,467	49,847
I.	Porte Ornano-Bastille (*b*)	179,490	3,885,363	4,115,940	1,973,149	133,244
I *bis*.	Cimetière Saint-Ouen-Porte-Ornano (*b*)	70,020	207,369	338,527	1,541	642
J.	Louvre-Passy	58,797	835,299	770,640	372,091	36,196
K.	Louvre-Charenton	72,964	1,377,288	1,479,854	571,599	43,605
L.	Bastille-Porte-Rapp	94,947	1,639,488	1,558,546	766,668	39,990
M.	Gare de Lyon-Place de l'Alma	68,466	1,358,011	1,165,766	586,165	30,931
N.	La Muette-Rue Taitbout	80,056	1,573,606	1,288,745	388,268	19,770
O.	Gare d'Auteuil-Boulogne	33,499	473,853	289,041	11,154	2,813
P.	Trocadéro-La Villette	52,332	1,202,150	1,242,727	544,913	32,732
R.	Boulogne-Les Moulineaux	20,612	67,515	99,375	12,575	5,029
S.	Pont de Charenton-Créteil	28,039	193,497	275,334	751	269
A B.	Louvre-Versailles	12,254	1,047,968	668,039	78,269	13,921
P.	Place Pigalle-Trocadéro (traction méc.)	3,810	43,003	66,068	14,244	1,801
	TOTAUX ET MOYENNES	1,514,558	29,182,891	29,955,933	12,619,676	827,129
						3° Tramways
G. *bis*	Montrouge-Châtelet	1,936	50,674	30,108	"	"
H. *bis*	La Chapelle-Châtelet	1,120	35,083	16,208	"	"
	TOTAUX ET MOYENNES	3,056	85,757	46,316	"	"
						4° Lignes
A.	Louvre-Saint-Cloud	29,482	986,725	697,184	175,111	22,109
B.	Louvre-Sèvres	15,458	619,301	376,890	87,091	11,219
C.	Louvre-Vincennes	118,098	3,451,364	3,420,024	1,087,242	89,040
	TOTAUX ET MOYENNES	163,038	5,057,390	4,494,098	1,349,444	122,368
						5° Services
.....	Saint-Maur	15,265	131,378	"	1,182	"
.....	Saint-Charles-Grenelle	23,360	39,562	"	7,463	"
.....	Romainville-Belleville	19,694	86,452	"	415	"
.....	Belleville (rabatteuse)	18,846	"	"	34,668	"
.....	Cimetière de Bagneux	21,690	129,585	40,590	344	75
.....	Cimetière de Pantin	26,640	150,814	70,148	142	83
	TOTAUX ET MOYENNES	125,495	537,791	110,738	44,214	158
	TOTAUX GÉNÉRAUX ET MOYENNES GÉNÉRALES	5,070,412	34,178,130	79,551,575	32,018,300	2,480,359

(*b*) Cette ligne a été divisée en deux sections à partir du 2 mai 1887.

(*c*) Les chiffres de la colonne 12 ne représentent que la moyenne des voyageurs transportés *par section* et non sur le parcours total de chaque ligne.

(1° Ensemble des services). [Fin.]

(Voyageurs et recettes par ligne.) [Fin.]

TABLEAU N° 21). [Fin.]

L'ANNÉE	RÉPARTITION DU MOUVEMENT.		NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS transportés		RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION (Déduction faite des recettes accessoires.)				
					PENDANT L'ANNÉE.			par jour (moyenne).	par kilomètre parcouru.
ENSEMBLE.	Intra-muros.	Extra-muros.	par jour.	par course.	intra-muros.	extra-muros.	totales.		
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
					fr.	fr.	fr.	fr.	fr. c.
de tramways.									
8,660,391	8,660,391	"	23,727	52	1,491,470	"	1,491,470	4,086	1 57
4,219,315	4,219,315	"	11,560	40	685,457	"	685,457	1,878	1 32
9,067,379	9,067,379	"	24,842	51	1,650,023	"	1,650,023	4,521	1 44
11,641,687	11,641,687	"	31,895	63	2,159,500	"	2,159,500	5,916	1 85
6,051,315	6,051,315	"	16,579	55	1,124,056	"	1,124,056	3,080	1 64
10,107,696	10,107,696	"	27,692	56	1,787,229	"	1,787,229	4,897	1 74
548,079	"	548,079	1,502	7	"	37,648	37,648	103	0 47
2,014,226	2,014,226	"	5,518	34	368,803	"	368,803	1,010	1 15
3,472,346	2,668,487	803,859	9,513	48	464,004	115,728	579,732	1,588	0 92
4,004,692	4,004,692	"	10,972	42	723,426	"	723,426	1,982	1 26
3,140,873	3,140,873	"	8,605	45	582,236	"	582,236	1,595	1 27
3,270,389	3,270,389	"	8,960	40	667,344	"	667,344	1,828	1 28
776,861	"	776,861	2,128	23	"	100,502	100,502	275	1 08
3,022,522	3,022,522	"	8,281	57	550,777	"	550,777	1,509	1 45
184,694	"	184,694	506	8	"	20,116	20,116	55	0 32
469,851	"	469,851	1,287	16	"	89,525	89,525	245	0 64
(b)1,808,197	483,464	1,324,733	4,954	(c) 25	93,899	181,807	275,706	755	1 18
125,116	125,116	"	343	32	23,203	"	23,203	64	1 20
72,585,629	68,477,552	4,108,077	198,865	47	12,371,427	545,326	12,916,753	35,388	1 43
du matin.									
80,782	80,782	"	221	42	12,117	"	12,117	33	1 52
51,291	51,291	"	141	42	7,694	"	7,694	21	1 31
132,073	132,073	"	362	42	19,811	"	19,811	54	1 44
des voies ferrées.									
1,881,129	1,050,737	830,392	5,154	(c) 32	196,849	84,120	280,969	770	0 94
1,094,501	532,719	561,782	2,999	(c) 24	99,172	58,954	158,126	433	0 90
8,047,670	5,555,970	2,491,700	22,048	(c) 34	982,508	184,428	1,166,936	3,197	1 19
11,023,300	7,139,426	3,883,374	30,201	(c) 32	1,278,529	327,502	1,606,031	4,400	1 10
de banlieue.									
132,560	"	132,560	363	9	"	28,548	28,548	78	0 39
47,025	47,025	"	129	2	5,841	"	5,841	16	0 12
86,867	"	(d) 86,867	238	4	"	(d)19,120	19,120	52	0 35
34,668	34,668	"	95	2	"	"	"	"	"
170,594	"	(d) 170,594	467	8	"	(d)32,005	32,005	88	0 59
221,187	"	(d) 221,187	606	8	"	(d)29,637	29,637	81	0 62
692,901	81,693	611,208	1,898	5	5,841	109,310	115,151	315	0 42
198,228,364	189,625,205	8,603,159	543,091	39	35,269,160	982,138	36,251,298	99,319	1 18

(d) Bien que ces lignes aient leur point de départ dans Paris, on les a considérées comme faisant plutôt un service extra-muros.

(Tableau n° 22.) **Résultats d'exploitation des lignes d'omnibus.**

ANNÉES.	AUTEUIL à la Madeleine (1).		TROCADÉRO à la gare de l'Est (2).		PORTE-MAILLOT à l'Hôtel-de-Ville (3).		TERNES aux Filles-du-Calvaire.	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1855 (*).	—	(a) 171,471	—	(a) 283,688	—	(a) 333,450	—	(a) 343,072
18 6...	—	233,190	—	364,283	—	424,630	—	462,341
1857...	—	254,922	—	425,378	—	450,634	—	546,660
1858...	—	277,285	—	488,916	—	538,072	—	572,636
1859...	—	291,779	—	513,863	—	567,567	—	615,783
1860...	—	297,851	—	528,142	—	573,686	—	632,711
1861...	—	333,221	—	534,410	—	592,615	—	646,554
1862...	1,778,280	343,787	2,919,635	574,412	3,916,440	625,940	3,403,260	687,633
1863...	1,890,700	359,184	3,113,815	605,960	4,261,900	670,032	3,778,845	731,053
1864...	1,895,880	360,047	3,122,346	608,738	4,282,824	673,970	4,026,426	781,845
1865...	1,866,306	373,082	3,217,631	618,166	4,489,074	701,292	4,340,720	840,871
1866...	1,956,400	368,915	3,265,290	625,655	4,704,075	734,208	4,444,605	854,879
1867 (*).	2,143,280	416,012	3,695,328	744,966	4,958,208	809,889	4,730,400	914,168
1868...	1,926,624	368,095	3,228,120	623,793	4,755,240	769,912	4,733,478	902,793
1869...	1,956,400	376,630	3,403,260	659,471	4,831,371	785,496	4,878,225	931,749
1870(**)	1,905,352	356,397	3,065,445	589,173	3,815,700	628,198	4,448,736	836,420
1871(**)	932,716	177,987	2,287,306	448,192	2,222,531	380,709	3,027,462	575,688
1872...	1,610,400	311,166	3,353,880	654,287	4,148,544	677,339	4,614,948	875,618
1873...	1,693,600	327,011	3,535,657	691,717	4,219,488	683,053	4,957,065	939,066
1874...	1,757,840	340,271	3,625,545	713,994	3,623,092	598,765	5,132,130	974,859
1875...	1,792,880	349,242	3,679,200	729,498	2,623,522	508,020	5,292,500	1,012.975
1876...	1,762,656	342.198	3,686,772	724,472	2,913,360	595,481	5,168,531	990,396
1877...	1,868,800	356,253	4,176,381	820,312	2,956,500	605,074	5,207,820	995,961
1878 (*).	1,987,104	369,626	4,638,564	917,116	3,087,900	633,898	5,303,085	1,015,486
1879...	1,191,360	209,777	**3,379,434**	**696,564**	**3,386,688**	**676,318**	4,727,025	898,169
1880...	1,172,664	203,551	**4,609,430**	**864,469**	*4,948,632*	*960,535*	4,978,020	920,142
1881...	1,121,280	199,758	*5,007,825*	*940,848*	*5,215,511*	*1,026,818*	4,903,416	922,310
1882...	1,116,900	200,722	*5,237,618*	*993,037*	*5,344,704*	*1,055,935*	**4,835,000**	**916,289**
1883...	1,108,140	201,039	*5,281,185*	*1,003,604*	*5,179,715*	*1,017,316*	*4,112,820*	*769,698*
1884...	1,079,040	193,416	*5,199,990*	*982,612*	*5,098,480*	*996,422*	*4,646,748*	*867,551*
1885...	1,009.800	181,909	*5,101,140*	*972,760*	*4,676,130*	*923,751*	*4,551,270*	*854,654*
1886...	981,850	178,340	*5,332,179*	*1,016,330*	*4,651,200*	*921,639*	*5,117,365*	*957,392*
1887...	978,200	176,567	*5,501,979*	*1,048,995*	*4,762,840*	*940,325*	*5,203,156*	*974,518*
1888...	1,002.539	181,565	*5,936,708*	*1,133,944*	*5,018,809*	*993,478*	*5,277,626*	*990,778*
1889 (*).	1,492,658	280,408	*7,146,097*	*1,412,221*	*5,420,461*	*1,087,577*	*5,768,029*	*1,090,643*
1890...	1,141,839	207,969	*6,519,182*	*1,254,771*	*5,098,631*	*1,012,384*	*5,428,837*	*1,017,958*

Nota. — 1° Les rapports annuels de la Compagnie générale des Omnibus ne mentionnent pas les nombres *absolus* de voyageurs transportés annuellement par ligne ; ils fournissent seulement, à partir de 1862, le nombre total de journées de voitures pendant l'année et le nombre moyen de voyageurs transportés par voiture et par jour. C'est à l'aide de ces deux éléments que les nombres de voyageurs inscrits dans le présent tableau ont été calculés.

2° Les chiffres ordinaires correspondent aux voitures à 28 places et au-dessous ; les chiffres **gras**, aux années au cours desquelles le remplacement des anciennes voitures en voitures à 30 ou 40 places s'est opéré ; enfin, les chiffres *penchés* s'appliquent à ces dernières catégories de voitures.

3° Les nombres *soulignés* indiquent le maximum atteint par chaque ligne, tant en voyageurs qu'en recettes.

(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.

(1) Ancienne ligne de Passy au Palais-Royal (1855-1860) ; d'Auteuil et de Passy au Palais-Royal (1er janvier 1861-1878) ; enfin, terminus reporté à la Madeleine (1878).

(2° Lignes d'omnibus.)

(*Voyageurs et recettes.*) [Période 1855-1890.] (A suivre.) (Tableau n° 22.)

MADELEINE à la Bastille.		PLACE WAGRAM à la Bastille (1).		BATIGNOLLES au Jardin des Plantes (2).		BATIGNOLLES-CLICHY à l'Odéon (3).		Années.
Voyageurs. 10	Recettes. 11	Voyageurs. 12	Recettes. 13	Voyageurs. 14	Recettes. 15	Voyageurs. 16	Recettes. 17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
—	(a)1187,831	—	(a) 310,724	—	(a) 159,382	—	(a) 345,662	(*) 1855
—	1,405,642	—	372,642	—	235,155	—	449,372	...1856
—	1,459,467	—	423,658	—	319,686	—	517,401	...1857
—	1,463,012	—	464,654	—	427,201	—	560,715	...1858
—	1,506,375	—	504,308	—	493,421	—	593,644	...1859
—	1,487,609	—	502,117	—	485,977	—	626,085	...1860
—	1,498,554	—	491,555	—	505,066	—	759,501	...1861
8,308,130	1,530,458	2,612,305	512,331	2,708,160	534,859	4,224,968	840,240	...1862
8,946,150	1,616,205	2,742,610	541,409	2,877,660	562,450	4,667,670	915,192	...1863
8,928,936	1,610,869	2,897,560	572,809	2,964,384	579,662	4,933,772	970,017	...1864
9,372,560	1,670,505	3,114,300	613,792	3,151,364	611,608	5,193,216	1,017,645	...1865
9,918,510	1,741,077	3,242,295	634,488	3,364,935	645,061	5,384,115	1,047,230	...1866
10,770,078	1,919,589	3,395,595	668,816	3,441,585	671,794	5,696,460	1,123,953	(*) 1867
10,121,250	1,790,978	3,366,468	660,905	3,281,922	636,529	5,447,178	1,065,055	...1868
10,321,350	1,827,743	3,295,950	659,912	3,318,945	649,286	5,600.925	1,100,325	...1869
9,202,338	1,604,781	2,908,710	578,831	3,012,860	578,782	5,023,161	969,887	(**)1870
6,761,851	1,213,376	2,249,740	453,445	2,184,935	429,021	3,269,172	647,709	(**)1871
9,600,852	1,700,675	3,356,990	678,769	3,218,787	626,937	5,412,264	1,069,186	...1872
9,841,860	1,740,884	3,464,580	698,832	3,297,904	643,010	5,564,790	1,097,517	...1873
10,071,810	1,782,997	3,525,900	711,128	3,395,595	664,154	5,673,195	1,116,546	...1874
10,456,020	1,844,340	3,602,550	725,930	3,464,580	678,554	5,841,825	1.151,174	...1875
10,804,320	1,899,834	3,512,502	716,808	3,612,420	684,794	5,845,752	1,143,098	...1876
10,948,805	1.903,717	4,023,096	792,061	3,672,042	715,880	6,143,256	1,190,443	...1877
11,152,575	1,946,745	4,384,380	863,147	3,902,286	772,776	6,386,040	1,260,162	(*) 1878
11,860,686	**2,078,243**	3,984,960	785,166	3,501,320	693,114	**5,795,875**	**1,136.552**	...1879
14,749,090	*2,560,903*	4,269,476	827,052	**3,878,486**	**683,206**	*8,456,407*	*1,602,071*	...1880
14,863,632	*2,581,656*	4,278,218	825,054	(b) *4,198,609*	*815,083*	*8,786,448*	*1,687,993*	...1881
15,019,380	*2,641,918*	4,335,628	845,120	*4,403,725*	*857,978*	*9,051,480*	*1,751,287*	...1882
15,027,960	*2,613,978*	4,355,910	840,786	*4,348,245*	*843,925*	*8,803,800*	*1,698,446*	...1883
14,606,634	*2,531,950*	4,296,600	829,200	*4,318,434*	*835,885*	*8,661,588*	*1,671,658*	...1884
14,039,388	*2,436,758*	4,117,148	800,203	*4,087,168*	*799,305*	*8,422,056*	*1,631,362*	...1885
14,055,210	*2,459,118*	4,380,612	854,864	*4,196,624*	*820,322*	*8,742,318*	*1,689,005*	...1886
13,997,664	*2,446,260*	4,433,814	863,681	*4,311,140*	*838,694*	*8,767,508*	*1,690,385*	...1887
13,947,804	*2,436,532*	4,473,803	869,538	*4,436,430*	*862,964*	*8,932,429*	*1,721,769*	...1888
14,843,397	*2,620,981*	4,741,751	926,822	*4,760,178*	*936,123*	*9,515,131*	*1,853,344*	(*) 1889
13,930,820	*2,441,051*	**5,423,441**	**1,048,211**	*4,464,149*	*870,053*	*9,041,058*	*1,747,558*	...1890

(1) Ancienne ligne de Chaillot à la gare de l'Est (1874), terminus reporté au Trocadéro (1874).
(2) Ancienne ligne du Louvre à Neuilly (1855-1858); Louvre à Courbevoie (1858-1874); Porte Maillot à l'Hôtel-de-Ville (2 septembre 1874)
(3) Ancienne ligne de Monceaux à la Bastille (1855-1874); Bastille à la place Wagram (1874).
(4) Ancienne ligne de Batignolles-Clichy au Louvre (1855-1857); Batignolles-Clichy au Châtelet (1857-1858); Batignolles-Clichy au Jardin des Plantes (1858-1874); Batignolles-Jardin des Plantes (1874).
(5) Ancienne ligne de l'Odéon à la Barrière blanche (1855-1860); terminus reporté à Batignolles-Clichy (1er août 1860).
(a) Pour 10 mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre 1855.
(b) Y compris les voyageurs correspondant à 321 journées de voitures ordinaires pour lesquelles le rapport annuel de la Compagnie générale des Omnibus ne mentionne pas le nombre moyen de voyageurs transportés par journée de voiture. (Ces 321 journées de voitures ont été calculées à raison de 599 voyageurs comme pour les voitures à 40 places.)

(Tableau n° 22). [Suite.]

Résultats d'exploitation des lignes d'omnibus.

ANNÉES.	BARRIÈRE DES MARTYRS AU PANTHÉON.		BARRIÈRE SAINT-JACQUES à la barrière Rochechouart.		GARE DU NORD AU BOULEVARD St-MARCEL. (Ancienne ligne de La Chapelle au collège de France) (1).		LA VILLETTE A LA PLACE St-SULPICE (2).	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1855 (*).	—	(a) 275,118	—	(a) 235,469	—	(a) 365,146	—	(a) 276,043
1856...	—	322,574	—	324,594	—	449,421	—	404,742
1857...	—	364,346	—	384,308	—	562,262	—	472,499
1858...	—	392,080	—	451,129	—	594,653	—	520,796
1859...	—	425,491	—	490,308	—	639,134	—	559,014
1860...	—	416,666	—	487,932	—	545,434	—	559,837
1861...					—	414,140	—	555,841
1862...					2,381,260	439,275	3.015,630	573,060
1863...					2,585.660	472,623	3,232,440	602,865
1864...					2,677,408	495,234	3,403,872	637,498
1865...					2,954,951	547,862	3,621,748	674,877
1866...					3,147,030	581,484	3,748,185	691,414
1867 (*).					3.348,540	628,638	4,324,500	810,555
1868...					3,232,002	601.554	4,486,002	829,714
1869...					3,279,100	615,931	4,496,247	838,178
1870(**)					2,965,454	548,404	4,237,560	778,289
1871(**)					2,372,775	449,233	3,193,890	602,649
1872...					3,141,744	594,725	4,233,120	792,612
1873...					3,203,460	607,821	4,316,818	807,601
1874...					3,301.060	625,941	4,425,625	827,008
1875...					3,418,955	646,534	4,617,250	865,666
1876...					3,483,954	654,624	4,232,898	780,154
1877...					3,776,220	708,122	3,717,890	675,970
1878 (*).					1,898,345	373,320	3,476,990	632.586
1879...					1,465,836	289,233	2,994,664	530,550
1880...					1,304,480	248,210	4,000,185	707,541
1881...					1,200,850	233,750	*4,397,424*	*805,081*
1882...					1,259.250	246,797	*4,655,583*	*856,195*
1883...					1,258,905	246,580	*5,219,865*	*890,673*
1884...					1,190,431	231,836	*4,743,255*	*871,791*
1885...					1,040,706	204,456	*4,208,565*	*782,687*
1886...					957,760	188,486	*4,532,892*	*841,552*
1887...					896,440	176,195	*4,600,620*	*858,915*
1888...					888,162	174,704	*4,693,378*	*876,765*
1889(*).					961,919	191,484	*5,092,634*	*951,870*
1890...					942,596	184,944	*4,756,031*	*885,697*

Ligne supprimée en 1860.

Ligne supprimée en 1860.

Nota. — Voir, pour l'explication des diverses sortes de chiffres, le nota de la page 322.

(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.

(1) Ancienne ligne de la barrière d'Enfer à La Chapelle (1855 à 1860); La Chapelle au Collège de France (1er août 1860 jusqu'au moment de sa suppression [1878]). On a considéré la nouvelle ligne de la gare du Nord à Montsouris (et, en 1879, au boulevard Saint-Marcel) comme faisant suite à la ligne de La Chapelle au Collège de France par suite de la presque identité de son itinéraire.

(2) La Villette à Saint-Sulpice (1855 à 1875); La Villette au square Cluny (1875 à 1877); La Villette à Saint-Germain-des-Prés (1877 à 1878); La Villette à la place Saint-Sulpice depuis 1879.

(2e Lignes d'omnibus). [Suite.]

(*Voyageurs et recettes.*) [Période 1855-1890.] (Suite.) (Tableau n° 22). [Suite.]

BELLEVILLE à LA BARRIÈRE DE L'ÉTOILE.		BELLEVILLE AU LOUVRE (3).		MÉNILMONTANT à LA GARE MONTPARNASSE (4).		CHARONNE À LA PLACE D'ITALIE (5).		ANNÉES.
Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
—	(a) 190,610	—	(a) 190,233	—	(a) 245,403	—	(a) 51,413	(*) 1855
—	274,809	—	315,656	—	381,549	—	53,485	...1856
—	327,999	—	358,224	—	493,482	—	61.473	...1857
—	378,051	—	399,701	—	570,246	—	64,417	...1858
—	409,081	—	430,915	—	623,347	—	68,136	...1859
—	411,069	—	426,679	—	632,435	—	83,766	...1860
—	440,619	—	440,068	—	612,566	—	115,410	...1861
2,258,145	480,387	2,715,600	478,284	3,445,600	655,988	983,040	163,849	...1862
2,563,005	521,213	2,856,434	499,460	3,799,159	717,263	1,502,340	260,327	...1863
2,706,675	543,074	2,838,696	497,953	4,025,426	766,670	1,637,492	286,110	...1864
3,078,900	607,929	2,972,928	523,440	4,303,446	818,017	1,804,936	312,683	...1865
3,349,935	651,170	3,076,950	538,771	4,495,365	851,879	2,001,580	344,262	...1866
3,845,448	751,784	3,256,790	584,506	4,780,350	912,282	2,228,853	382,850	(*) 1867
3,735,396	710,212	3,089,504	542,787	4,524,426	852,814	2,141,100	365,000	...1868
3,817,170	730,216	3,152,400	554,811	4,584,375	869,075	2,283,075	386,578	...1689
3,555,632	672,334	2,742,194	473,709	4,197,868	786,693	2,156,700	362,983	(**)1870
2,730,623	525,372	1,969,763	348,332	2,980,620	572,555	1,667,400	282,486	(**)1871
3,601,986	681,536	2,770,941	477,730	4,343,740	832,501	2,110,620	357,037	...1872
3,689,025	699,031	2,815,976	484,081	4,425,516	846,073	2,099,559	355,148	...1873
3,817,170	723,905	2,929,125	507,809	4,545,710	869,667	2,167,000	366,035	...1874
2,870,280	513,531	2,983,875	520,963	4,754,490	908,752	2,259,024	381,032	...1875
		2,712,060	485,939	4,335,678	820,771	2,298,795	379,377	...1876
		2,688,225	488,902	4,135,560	780,955	2,169,538	355,132	...1877
		3,005,775	542,438	4,247,145	811,837	2,187,445	356,181	(*) 1878
		2,710,125	485,668	3,863,160	740,871	1,969,323	325,854	...1879
		2,879,850	508,703	4,184,244	787,517	2,147,810	355,825	.. 1880
		2,983,875	539,667	4,257.360	810,892	2,162,808	361,746	...1881
		2.994,825	542,374	4,404,268	835,727	2,206,425	376,933	...1882
		2,882,880	518,911	4,382,748	831,699	2,167,551	372,139	...1883
		2,827,350	505.678	4,341,456	820,452	2,088,762	358,602	...1884
		2,534,007	458,676	4,228,952	805,672	1,930,482	333,242	...1885
		2,626,741	474,033	4 422,744	843,194	1,950,195	336,719	...1886
		2,581,840	464,383	4,429,028	839,967	1,855,295	320,018	...1887
		2,671,904	481,699	4,475,740	851,155	1,849,704	320,226	...1888
		2,909,257	**530,491**	4,687,080	898,092	2,001,729	348,173	(*) 1889
		2,690,269	*483,787*	4,655,254	891,705	1,874,368	324.560	...1890

Ligne supprimée en 1875 par suite de la mise en exploitation, à partir du 18 juin 1875, de la ligne de tramway de La Villette à la place de l'Étoile. (Voir pour les résultats d'exploitation de cette dernière ligne le tableau n° 26 ci-après, pages 346-349.)

(3) Ancienne ligne de Belleville à la place des Victoires (1855 à 1875); Belleville à la rue du Louvre, depuis 1875.
(4) Barrière Ménilmontant à la barrière Montparnasse (1855 à 1860); Barrière Ménilmontant à la chaussée du Maine (1er janvier 1861); Ménilmontant à la gare Montparnasse depuis 1875.
(5) Bastille au Père-Lachaise (1855 à 1860); Charonne à la Bastille (1er août 1860); Charonne à la place d'Italie (7 août 1862).
(a) Pour 10 mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre.

(Tableau n° 22.) [Suite.]

Résultats d'exploitation des lignes d'omnibus.

ANNÉES.	PALAIS-ROYAL À LA BARRIÈRE DU TRÔNE.		GARE DE LYON À St-PHILIPPE-DU-ROULE (1).		LOUVRE À BERCY.		GARE D'ORLÉANS AU SQUARE MONTHOLON (2).	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1855 (*).	—	(a) 228,031	—	(a) 255,757	—	(a) 218,260	—	(a) 189,994
1856...	—	269,298	—	389,550	—	269,018	—	294,323
1857...	—	279,313	—	473,187	—	294,264	—	363,440
1858...	—	321,652	—	538,677	—	307,325	—	413,533
1859...	—	352,004	—	585,896	—	332,185	—	452,295
1860...	—	339,208	—	589,060	—	337,281	—	454,286
1861...	—	337,856	—	606,463	—	351,876	—	477,153
1862...	2,049,110	353,319	3,504,001	649,410	2,030,860	359,577	2,676,520	503,425
1863...	2,312,604	382,077	3,766,800	689,339	2,163,720	376,753	2,854,300	523,769
1864...	2,418,312	394,561	3,725,880	683,695	2,289,560	398,739	2,888,204	529,292
1865...	2,462,344	405,017	4,021,920	734,028	2,441,208	421,553	3,097,161	562,166
1866...	2,530,950	416,794	4,309,920	777,845	2,541,720	435,489	3,261,195	583,003
1867 (*).	2,688,225	445,205	4,677,840	838,351	2,831,114	485,632	3,441,585	622,426
1868...	2,574,846	430,059	4,637,952	826,326	2,673,630	450,865	3,112,200	558,773
1869...	2,641,555	442,587	4,853,040	865,407	2,753,925	465,552	3,082,527	555,734
1870(**)	2,437,593	463,564	4,511,400	792,019	2,438,912	407,541	2,689,444	470,636
1871(**)	1,809,330	310,466	3,377,352	603,526	1,863,644	320,405	2,055,074	383,927
1872...	2,366,397	397,056	4,338,950	780,403	2,273,740	388,873	2,591,646	470,950
1873...	2,400,216	404,407	4,415,040	796,894	2,254,200	382,214	2,511,006	456,559
1874...	2,424,875	409,793	4,520,160	815,566	2,215,570	381,585	2,549,895	461,731
1875...	1,590,636	271,111	4,590,240	824,650	2,161,839	377,560	2,631,042	481,270
1876...			4,567,680	812,869	2,125,020	367,483	2,636,306	484,852
1877...			4,406,280	781,840	2,036,104	354,085	2,611,485	483,434
1878 (*).			3,500,640	646,287			2,217,080	422,858
1879...			2,767,065	519,822			1,777,584	342,692
1880...			2,000,132	000,000			1,844,942	352,816
1881...			*3,662,775*	*683,674*			1,720,947	334,681
1882...			*3,706,575*	*692,700*			1,716,960	335,259
1883...			*3,514,950*	*654,010*			1,654,506	324,412
1884...			*3,442,230*	*640,420*			1,570,944	307,918
1885...			*3,420,053*	*640,138*			1,328,600	262,049
1886...			*3,429,513*	*637,927*			1,224,018	240,871
1887...			*3,489,480*	*649,884*			1,172,928	231,474
1888...			*3,525,632*	*659,131*			1,180,687	234,077
1889 (*).			*3,878,321*	*730,492*			1,283,310	259,107
1890...			*3,564,499*	*665,275*			1,146,298	228,726

Ligne supprimée le 25 août 1875 et remplacée, à partir de cette date, par le tramway du Louvre à Vincennes (Voir, pour cette dernière ligne, le tableau n° 25, p. 344-345).

Ligne supprimée le 8 avril 1878 et remplacée, à partir de cette date, par le tramway du Louvre à Charenton (Pour cette dernière ligne voir le tableau n° 26). Les voyageurs transportés, du 1er janvier au 7 avril 1878, par la ligne du Louvre à Bercy et les recettes correspondantes, ont été compris dans les résultats d'exploitation de la nouvelle ligne de la porte de Charenton au Château-d'Eau. (Voir page 331, col. 12-13).

Nota. — Voir, pour l'explication des diverses sortes de chiffres, le nota de la page 322.

(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.

(1) Ancienne ligne de la barrière de Charenton à Saint-Philippe-du-Roule (1855 à 1878); de la gare de Lyon à Saint-Philippe-du-Roule, depuis 1878.

(2e Lignes d'omnibus.) [Suite.]

(*Voyageurs et recettes.*) [Période 1855-1890.] (Suite.)

(Tableau n° 22.) [Suite.]

BARRIÈRE FONTAINEBLEAU à Notre-Dame de Lorette.		PLACE DU MAINE À LA GARE DU NORD.		VAUGIRARD À LA GARE SAINT-LAZARE.		GRENELLE À LA PORTE SAINT-MARTIN.		ANNÉES.
Voyageurs. 10	Recettes. 11	Voyageurs. 12	Recettes. 13	Voyageurs. 14	Recettes. 15	Voyageurs. 16	Recettes. 17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
—	(a) 282,649	—	(a) 229,084	—	(a) 285,666	—	(a) 199,843	(*) 1855
—	339,960	—	286,002	—	392,582	—	331,563	1856
—	409,656	—	370,561	—	435,237	—	376,510	1857
—	423,684	—	399,948	—	481,740	—	390.841	1858
—	443,464	—	429,626	—	505,110	—	425,906	1859
—	452,091	—	426.118	—	489,257	—	439.241	1860
		—	435,729	—	498,722	—	436,599	1861
		2,334,944	465,922	2,549,160	517,705	2,230,880	443,101	1862
		2,534,560	497,730	2,733,120	543,944	2,394,400	463,039	1863
		2,625,640	518,043	2,918,624	579,377	2,464,260	476,415	1864
		2,941,920	580,650	3,262,700	649,326	2,738,505	532,505	1865
		3,134,985	618,069	3,512,760	693.787	3,012,345	576,493	1866
		3,249,960	647,440	4,020,129	799,423	3,691,584	720,474	(*) 1867
		3,189,690	627,750	3,829,824	752,990	3,143,574	593,761	1868
		3,280,620	645,191	3,994,560	778,318	3,203,970	607,534	1869
		2,829,314	552,416	3,692,142	705,212	2,903,328	542,685	(**) 1870
		2,413,177	482,865	2,716,791	529,629	2,205,200	420,018	(**) 1871
		3,118,520	622,560	3,939,716	771,133	2,986,194	566,024	1872
		3,192,008	636,945	4,134,720	808,329	2,991,600	565,558	1873
		3,272,955	655,580	4,196,040	817.894	3,051,840	573,407	1874
		3,374,295	679,600	4,355,728	848,542	3,148,366	594,139	1875
		3,574,424	712,482	4,539,600	890,325	3,164,280	603,276	1876
		3,810,600	759,321	4,538,608	895,979	3,362,600	636,964	1877
		3,758,040	764,685	4,114,896	818,106	3,778,123	740,393	(*) 1878
		3,355,938	683,093	3,661,680	727,345	3,064,175	584,873	1879
		3,598,884	724,465	3 071,880	610,678	3,333,960	630,524	1880
		3,380,265	682,040	2,667,420	537,645	3,279,590	627.540	1881
		3,340,632	676,577	2,584,596	525,072	3,308,961	636,239	1882
		3,265,290	662,128	2,588,186	525,071	3,265,655	627,315	1883
		3,243,492	655,156	2,503,410	505,701	3,028,608	584,223	1884
		2,956,932	602,318	2,192,034	447,562	2,694,796	519,496	1885
		3,194,470	649,019	2,142,272	438,035	2,679,710	516,128	1886
		3,138,800	637,814	2,148,716	441,977	2,647,024	510,458	1887
		3,211,634	651,673	2,204,750	453,818	2,823,261	544,469	1888
		3,438,531	701,962	2,773,733	570,140	3,330,201	657,846	(*) 1889
		3,544,027	717,673	2,971,910	604,766	3,193,485	621,500	1890

Ligne supprimée en 1860.

(1) Ancienne ligne de la place Cadet à la gare d'Ivry (1855 à 1878); du square Montholon à la gare d'Orléans, depuis 1878.

(a) Exploitation du 1er mars au 31 décembre.

(Tableau n° 22.) [Suite.]

Résultats d'exploitation des lignes d'omnibus.

ANNÉES.	GRENELLE À LA BASTILLE.		VINCENNES AUX ARTS-ET-MÉTIERS.		MONTROUGE AU CHEMIN DE FER DE L'EST.		PASSY À LA PLACE DE LA BOURSE.	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1855 (*)....	—	232,277	Ligne créée en août 1860.		Ligne créée en août 1860.		Ligne créée le 1er janvier 1861.	
1856.....	—	313,523						
1857.....	—	359,589						
1858.....	—	390,557						
1859.....	—	421,862						
1860.....	—	444,876	—	137,301	—	176,296		
1861.....	—	454,046	—	382,112	—	481,274	—	293,675
1862.....	2,566,304	477,256	2,076,000	421,400	2,765,081	554,943	1,661,004	350,525
1863.....	2,739,690	503,646	2,402,496	479,126	3,161,928	623,160	1,938,240	401,373
1864.....	2,847,730	525,850	2,746,040	547,238	3,488,430	689,333	2,057,748	427,981
1865.....	3,017,905	551,080	3,098,805	613,187	3,827,005	755,032	2,274,804	470,459
1866.....	3,203,970	582,837	3,396,000	664,043	4,055,880	794,304	2,417,760	500,675
1867 (*)....	3,911,280	737,316	3,625,496	716,495	4,519,734	896,975	2,509,740	521,085
1868.....	3,351,096	603,375	3,583,872	705,415	4,428,366	870,286	2,444,148	502,024
1869.....	3,426,255	620,496	3,600,360	714,733	3,556,250	893,828	2,555,730	523,743
1870 (**)...	3,174,444	566,994	3,077,616	602,367	4,229,514	814,021	2,312,289	466,217
1871 (**)...	2,347,485	427,530	2,015,432	404,725	3,130,512	612,550	1,526,209	316,408
1872.....	3,226,290	587,056	3,386,550	670,387	4,372,149	851,583	2,173,418	446,238
1873.....	3,232,656	586,255	3,411,834	674,807	4,407,375	860,346	2,242,476	460,158
1874.....	3,283,720	593,977	3,418,650	678,691	4,535,125	883,451	2,433,158	494,232
1875.....	3,418,870	614,613	3,063,617	608,759	4,635,500	908,516	2,920,000	580,496
1876.....	3,322,494	588,603	2,644,852	508,797	4,620,750	885,164	3,017,080	603,959
1877.....	3,257,656	578,636	2,648,576	500,243	4,829,806	916,105	3,117,100	611,561
1878 (*)....	2,244,462	412,052	Ligne supprimée le 4 décembre 1877 et remplacée, à partir de cette date, par la ligne de tramway du Louvre au cours de Vincennes. (Pour cette dernière ligne, voir le tableau n° 26.)		Ligne supprimée le 26 décembre 1877 et remplacée, à partir de cette date, par la ligne de tramway de Montrouge à la gare de l'Est. (Pour cette dernière ligne, voir le tableau n° 26.)		2,921,446	580,502
1879.....	1,313,013	245,119					2,358,630	468,042
1880.....	1,378,260	255,293					2,442,664	475,064
1881.....	1,283,340	241,357					2,383,821	464,709
1882.....	1,240,832	235,237					*2,446,428*	*478,708*
1883.....	1,235,160	235,142					*2,890,800*	*554,794*
1884.....	1,207,800	229,831					*3,075,864*	*587,644*
1885.....	1,076,249	205,420					*2,985,462*	*576,110*
1886.....	1,011,050	192,762					*3,039,549*	*586,136*
1887.....	970,900	186,213					*3,115,275*	*601,012*
1888.....	957,575	183,498					*3,192,610*	*612,126*
1889 (*)....	1,179,554	229,237					*3,409,988*	*661,286*
1890.....	935,500	179,922					*3,213,409*	*615,693*

Nota. — Voir, pour l'explication des diverses sortes de chiffres, le nota de la page 322.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(2° **Lignes d'omnibus**). [Suite.]

(*Voyageurs et recettes.*) [Période 1855-1890.] (Suite.) (Tableau n° 22.) [Suite.]

PLACE DE LA RÉPUBLIQUE À L'ÉCOLE MILITAIRE. (1).		PLACE PIGALLE À LA HALLE-AUX-VINS.		MONTMARTRE À LA PLACE SAINT-JACQUES. (2)		POINTE St-EUSTACHE À BICÊTRE.		ANNÉES.
Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
Ligne créée le 1er janvier 1861.		Ligne créée le 1er avril 1861.		Ligne créée le 1er avril 1861.		Ligne créée le 1er avril 1861.		
								...(*) 1855
								 1856
—	289,057	—	342,822	—	454,848	—	343,970	 1861
1,732,290	322,256	1,708,200	339,866	2,417,760	478,912	1,694,770	324,942	 1862
1,895,810	346,378	1,969,175	373,904	2,698,080	529,295	1,927,296	359,336	 1863
1,860,012	341,314	2,088,280	394,293	2,913,820	573,695	2,048,116	383,924	 1864
2,067,120	373,730	2,398,716	449,687	3,232,480	632,879	2,144,220	402,239	 1865
2,299,500	417,032	2,570,400	476,571	3,502,905	680,746	2,150,500	404,653	 1866
2,509,776	488,727	2,805,390	526,508	3,811,716	746,537	2,220,672	423,844	...(*) 1867
2,196,576	394,833	2,417,496	456,456	3,520,188	675,503	2,069,550	393,177	 1868
2,234,904	400,310	2,493,936	478,285	3,579,555	691,391	2,164,080	414,611	 1869
2,073,600	367,395	2,200,095	418,829	3,280,192	627,087	2,064,230	391,359	..(**) 1870
1,388,760	252,209	1,610,375	314,228	2,559,182	494,628	1,688,589	327,006	..(**) 1871
1,677,105	302,550	2,186,484	423,681	3,411,870	656,538	1,970,300	377,620	 1872
1,670,584	301,938	2,287,106	443,138	3,476,925	669,642	1,959,265	375,474	 1873
1,664,400	299,357	2,348,760	455,279	3,640,875	703,131	2,036,895	391,407	 1874
1,720,875	311,023	2,379,828	464,766	3,824,201	734,771	2,113,960	409,821	 1875
1,770,615	319,257	2,405,490	468,530	3,889,116	740,875	2,019,539	388,768	 1876
1,858,357	335,308	2,516,910	491,491	3,910,610	740,061	1,563,660	300,652	 1877
2,227,875	426,613	2,698,080	530,151	3,573,350	693,895	1,327,140	258,721	...(*) 1878
1,599,065	297,172	2,567,916	501,720	3,308,360	646,837			 1879
1,632,050	300,940	2,739,628	528,729	3,671,976	706,166			 1880
1,563,660	290,396	2,728,908	529,735	3,715,925	718,272			 1881
1,527,344	283,859	2,707,726	528,191	3,857,527	748,874			 1882
1,511,100	282,719	2,733,120	530,715	3,862,430	752,476			 1883
1,448,400	269,264	2,590,346	504,821	3,830,190	750,908			 1884
1,312,905	244,712	2,304,332	452,549	3,542,776	697,091			 1885
1,249,406	233,203	2,168,109	423,982	3,780,790	742,349			 1886
1,230,316	229,663	2,053,422	402,109	3,888,274	762,685			 1887
1,294,881	243,339	2,064,767	405,281	3,927,131	769,894			 1888
1,728,006	339,610	2,214,369	438,054	4,131,655	815,050			...(*) 1889
1,230,734	232,091	2,053,056	402,944	4,069,219	800,428			 1890

Ligne supprimée en 1879. Les éléments de trafic correspondant à l'année 1879 ont été groupés avec ceux de la ligne nouvelle du parc Montsouris à la place de la République.

(1) Ancienne ligne du Château-d'Eau au pont de l'Alma (1861 à 1877); du Château-d'Eau (place de la République) à l'École Militaire depuis 1878.

(2) De la barrière Saint-Jacques à la barrière Pigalle (1861 à 1862); stationnement à la barrière de la Glacière (7 août 1862).

(Tableau n° 22.) (Suite.)

Résultats d'exploitation des lignes d'omnibus.

ANNÉES.	PETITE-VILLETTE AUX CHAMPS-ÉLYSÉES.		PANTHÉON À LA PLACE COURCELLES.		MONTMARTRE À LA BASTILLE.		BELLEVILLE AUX ARTS-ET-MÉTIERS.	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1855 (*)....	Ligne créée le 1er avril 1861.		Ligne créée le 1er avril 1861.		Ligne créée le 15 avril 1868.		Ligne créée en 1876.	
1856.....								
1857.....								
1858.....								
1859.....								
1860.....								
1861.....	—	171,501	—	236,821				
1862.....	1,401,600	263,219	1,645,098	317,536				
1863.....	1,524,240	283,567	1,762,950	338,411				
1864.....	1,550,586	289,385	1,937,420	373,948				
1865.....	1,812,360	339,577	2,672,334	507,338				
1866.....	2,085,300	387,062	3,020,010	568,519				
1867 (*)....	2,798,256	541,573	3,427,365	649,667				
1868.....	2,760,372	505,164	3,320,352	622,196	1,926,180	347,117		
1869.....	3,002,490	547,375	3,357,270	633,528	2,726,550	494,568		
1870 (**)...	2,848,419	510,409	3,094,494	573,643	2,523,975	451,825		
1871 (**)...	2,316,840	423,454	2,181,060	414,005	2,275,630	418,656		
1872.....	2,766,720	499,486	3,226,221	618,880	3,092,096	562,274		
1873.....	2,714,547	488,833	3,311,280	634,415	3,186,192	579,144		
1874.....	2,844,080	512,562	3,403,260	653,126	3,311,280	601,964		
1875.....	2,983,796	536,417	3,387,930	652,951	3,505,326	639,517		
1876.....	3,179,442	560,493	3,014,818	581,823	3,827,040	685,565	1,002,528	199,600
1877.....	3,015,630	528,773	3,029,500	588,190	4,321,000	767,010	1,582,178	315,978
1878 (*)....	3,003,220	546,176	3,080,600	605,280			1,746,160	354,128
1879.....	3,002,574	555,523	2,649,900	521,623			1,668,663	336,319
1880.....	*3,945,000*	*712,294*	2,632 815	516,303			1,836,588	368,838
1881.....	*3,761,325*	*678,780*	2,509,358	500,766			1,784,120	367,127
1882.....	*3,750,375*	*682,060*	2,493,101	505,402			1,822,080	381,344
1883.....	*3,695,625*	*668,894*	2,598,800	526,832			1,779,375	372,759
1884.....	*3,628,890*	*655,858*	2,521,692	510,200			1,713,267	356,783
1885.....	*3,389,164*	*621,372*	2,281,064	467,780			1,461,240	308,633
1886..... ..	*3,407,052*	*625,620*	2,221,076	455,728			1,417,504	297,055
1887.....	*3,253,144*	*596,728*	2,197,258	453,000			1,365,100	284,472
1888	*3,313,323*	*606,133*	2,206,711	455,674			1,369,666	285,876
1889 (*)....	*3,699,542*	*680,194*	2,536,089	527,932			1,432,339	303,255
1890.....	*3,476,747*	*630,131*	2,422,428	497,305			1,518,802	314,145

Ligne supprimée et remplacée, à partir du 25 janvier 1878, par la ligne de tramway du cimetière Saint-Ouen à la Bastille. (Pour cette dernière ligne, voir le tableau n° 26).

NOTA. — Voir, pour l'explication des diverses sortes de chiffres, le NOTA de la page 322.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(2e Lignes d'omnibus.) (Suite.)

(*Voyageurs et recettes.*) [Période 1855-1890.] (Suite.) (Tableau n° 22.) (Suite.)

PLAISANCE À L'HÔTEL-DE-VILLE.		CHARENTON À LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE.		LOUVRE À VAUGIRARD.		FORGES D'IVRY À LA PLACE SAINT-MICHEL.		ANNÉES.
Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
								..(*) 1855
								 1856
								 1857
								 1858
								 1859
								 1860
								 1861
								 1862
								 1863
								 1864
								 1865
								 1866
								..(*) 1867
								 1868
								 1869
								.(**) 1870
								.(**) 1871
								 1872
								 1873
								 1874
								 1875
1,388,095	257,218							 1876
1,638,350	316,750							 1877
1,689,220	331,954	(a) 1,738,176	(a) 314,119	1,375,164	268,688	415,488	66,158	..(*) 1878
1,556,360	307,040	1,375,320	254,098	1,507,450	292,578	458,440	75,378	 1879
1,674,017	327,399	1,384,432	255,359	1,733,940	328,552	441,784	71,027	 1880
1,646,504	328,913	1,331,984	250,928	*1,917,258*	*359,156*	339,295	64,471	 1881
1,672,778	340,089	1,368,840	260,895	*2,387,100*	*445,123*	319,594	67,981	 1882
1,657,746	330,059	1,400,320	266,372	*2,422,140*	*438,435*	286,759	60,055	 1883
1,584,720	316,182	1,333,380	251,328	*2,415,600*	*443,419*	318,420	51,247	 1884
1,409,940	285,406	1,030,968	196,789	*2,333,310*	*433,073*	313,170	51,033	 1885
1,346,850	272,908	928,560	176,172	*2,282,580*	*426,298*	262,800	42,634	 1886
1,303,050	262,998	1,190,915	212,009	*2,287,660*	*422,543*	254,040	41,222	 1887
1,298,165	261,215	1,222,050	215,013	*2,364,26*	*436,661*	277,902	45,261	 1888
1,355,905	276,571	1,241,379	221,311	*2,496,095*	*465,747*	265,589	43,339	..(*) 1889
1,457,786	290,830	1,180,713	208,738	*2,417,671*	*449,908*	216,081	35,387	 1890

Ligne créée en 1876.

Ligne créée en 1878.

Ligne créée en 1878.

Ligne créée en 1878.

(a) Ces nombres comprennent les voyageurs et les recettes, du 1er janvier au 8 avril 1878, de l'ancienne ligne du Louvre à Bercy, mais le rapport de la Compagnie générale des Omnibus n'en fournit pas les données.

(Tableau n° 22). [Fin.] *Résultats d'exploitation des lignes d'omnibus.*

ANNÉES.	AUTEUIL à la place Saint-Sulpice.		PARC MONTSOURIS à la place de la République.		LES HALLES à la porte d'Ivry.		GARE SAINT-LAZARE à la place Saint-Michel.	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1855 (*)....								
1856.								
1857.								
1858.								
1859.								
1860.								
1861.								
1862.								
1863.								
1864.								
1865.								
1866.								
1867 (*)....								
1868.								
1869.								
1870 (**)...								
1871 (**)...								
1872.								
1873.								
1874.								
1875.								
1876.								
1877.								
1878 (*)....	1,238,206	244,908						
1879.	845,340	170,016	109,062	212,008	235,800	48,191		
1880.	917,344	174,427	1,030,225	193,888	1,466,928	281,902	*2,237,340*	*410,019*
1881.	868,700	166,132	1,050,912	200,871	1,533,000	298,314	*3,818,240*	*702,867*
1882.	865,428	165,428	1,102,300	212,445	1,550,520	307,853	*4,244,505*	*784,214*
1883.	801,296	152,724	1,105,950	211,646	1,550,520	301,124	*4,434,750*	*806,647*
1884.	751,032	146,065	1,047,816	200,038	1,510,848	290,733	*4,334,520*	*795,091*
1885.	676,660	133,676	914,043	175,793	1,285,512	249,677	*3,969,248*	*728,259*
1886.	636,560	126,985	855,560	164,978	1,244,650	239,979	*3,868,165*	*707,870*
1887.	651,160	130,806	803,000	154,691	1,193,550	229,203	*3,941,392*	*720,638*
1888.	657,921	132,745	787,995	151,506	1,191,883	228,024	*4,146,839*	*758,079*
1889 (*)....	928,286	188,656	829,362	161,300	1,249,798	240,156	*4,542,314*	*837,916*
1890.	674,649	136,654	785,886	152,691	1,187,585	224,923	*4,362,170*	*800,231*

Ligne créée en 1878.

Ligne créée en 1879.

Ligne créée en 1879.

Ligne créée en 1880.

Nota. — Voir, pour l'explication des diverses sortes de chiffres, le nota de la page 322.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

Ainsi qu'il a été dit au commencement de ce tableau (ci-dessus, page 322) les *nombres de voyageurs transportés par ligne* ont été obtenus en multipliant le nombre total de journées de voitures par le nombre moyen de voyageurs transportés par voiture et par jour. L'ensemble de ces totaux partiels présente, par rapport aux nombres totaux inscrits dans la colonne 16, qui sont des nombres *exacts*, de légères différences en moins, qui proviennent des décimales négligées dans le calcul des moyennes.

(2e Lignes d'omnibus.) [Fin.]

(*Voyageurs et recettes.*) [Période 1855-1890.] (Fin.) (Tableau n° 22). [Fin.]

PARC MONCEAUX à la Villette.		PLACE DES TERNES aux Filles-du-Calvaire.		SERVICES SPÉCIAUX des Expositions universelles.		ENSEMBLE des lignes.		ANNÉES.
Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
				—	34,610	36,000,000	(a) 7,212,861	(*) 1855
				"	"	45,530,210	9,359,904	 1856
				"	"	55,474,154	10,784,158	 1857
				"	"	61,436,724	11,831,522	 1858
				"	"	66,247,157	12,680,513	 1859
				"	"	67,766,935	12,983,012	 1860
				"	"	76,285,538	14,534,641	 1861
				"	"	81,939,603	15,585,136	 1862
				"	"	89,685,284	16,790,084	 1863
				"	"	93,279,721	17,511,577	 1864
				"	"	101,228,900	18,912,222	 1865
				"	"	107,212,074	19,888,415	 1866
				(b) 834,412	(b) 190,272	118,317,372	22,337,752	..(*) 1867
				"	"	113,348,041	21,036,211	 1868
				"	"	116,778,756	21,758,591	 1869
				"	"	105,651,155	19,429,100	.(**) 1870
				"	"	77,444,971	14,560,729	.(**) 1871
				"	"	108,754,561	20,323,410	 1872
				"	"	111,035,901	20,745,904	 1873
				"	"	113,294,020	21,205,812	 1874
				"	"	113,577,278	21,374,735	 1875
				"	"	111,250,663	20,877,886	 1876
				"	"	113,674,006	21,291,164	 1877
				(c) 490,080	(c) 101,405	102,912,852	19,622,396	..(*) 1878
				"	"	91,248,432	17,335,580	 1879
				"	"	107,849,512	20,123,117	 1880
				"	"	110,346,376	20,779,032	 1881
626,940	114,587	*91,098*	*17,332*	"	"	113,693,655	21,539,841	 1882
894,250	162,794	*2,115,540*	*395,632*	"	"	115,103,585	21,601,549	 1883
839,403	152,885	*1,979,694*	*369,766*	"	"	113,210,099	21,272,537	 1884
697,254	127,937	*1,872,288*	*350,775*	"	"	105,435,938	19,964,087	 1885
662,840	121,335	*1,719,880*	*320,715*	"	"	106,815,868	20,219,684	 1886
616,120	113,381	*1,617,680*	*302,530*	"	"	106,957,307	20,216,416	 1887
620,807	116,388	*1,613,860*	*303,398*	"	"	109,068,354	20,648,401	 1888
693,325	128,805	*1,819,803*	*345,381*	(d) 1,360,164	(d) 290,490	121,157,979	23,241,155	..(*) 1889
620,176	115,055	*1,584,749*	*297,787*	"	"	113,794,461	21,593,552	 1890

Ligne créée en 1882.

Ligne créée en 1882.

(a) Ce chiffre comprend une somme de 91,975 francs, afférente aux recettes des lignes supprimées en 1855, dont la répartition par ligne n'est pas fournie par le rapport annuel de la Compagnie générale des Omnibus.

(b) Les *petits services du soir* entrent dans ces chiffres pour 356,458 voyageurs et 81,991 fr. 80 de recettes.

(c) Ligne spéciale du Palais-Royal à la porte Rapp (voir aussi la ligne de tramway du Louvre au pont d'Iéna. (Tableau n° 25).

(d) Palais-Royal-École-Militaire : 317,567 voyageurs ; recettes, 69,029 fr. ; — Gare Saint-Lazare-Porte Rapp : 438,461 voyageurs ; recettes, 95,161 fr. ; — Place de la République-Quai d'Orsay : 604,136 voyageurs ; recettes, 126,490 fr.

(Tableau n° 23.)

Nombre de voyageurs transportés par les

ANNÉES.	DÉSIGNATION				
	CHARENTON (bord de l'eau).	SURESNES, PUTEAUX ET NEUILLY.	PANTIN (Boulevard de Strasbourg.)	PRÉ SAINT-GERVAIS (Boulevard de Strasbourg).	ARGENTEUIL.
1	2	3	4	5	6
1855 (*)	—	—	—	—	—
1856	—	—	—	—	—
1857	—	—	—	—	—
1858	—	—	—	—	—
1859	—	—	—	—	—
1860	—	—	—	—	—
1861	—	—	—	—	25,185
1862	350,400	283,605	85,410	70,445	27,375
1863	366,825	280,317	107,793	31,581	27,450
1864	358,680	300,852	121,512		29,200
1865	359,525	326,012	120,450		31,755
1866	359,525	300,030	117,530		5,490
1867 (*)	317,550	251,552	41,072		
1868	204,130	217,296	"		
1869		214,812	"		
1870 (**)		160,704	"		
1871 (**)		"	10,082		
1872		111,020	68,808		
1873		17,661	70,080		
1874			54,144		
1875					
1876					
1877					
1878 (*)					
1879					
1880					
1881					
1882					
1883					
1884					
1885					
1886					
1887					
1888					
1889 (*)					
1890					

Service supprimé et remplacé, en 1868, par le nouveau service de Charenton (route) (voir ci-après, p. 336.)

Service supprimé en 1873 par suite de la création de la ligne de tramway de l'Étoile à Suresnes (voir le tableau n° 48.)

Service supprimé le 1er octobre 1874.

Service supprimé en 1863 (voir le nouveau service, ci-après, col. 14.)

Service supprimé en 1867.

Nota. — Les rapports annuels de la Compagnie générale des Omnibus ne mentionnent le nombre des voyageurs transportés *par ligne* qu'à partir de l'année 1862.

services de banlieue. (1° Services supprimés.) [Période 1855-1890.] (Tableau n° 23.)

DES LIGNES SUPPRIMÉES. (*A suivre.*)

SAINT-DENIS. 7	BOISSY-SAINT-LÉGER, SUCY, CRÉTEIL, ALFORT, MAISONS, CHARENTON. 8	CLICHY. 9	ISSY et VANVES. 10	VILLEJUIF, BICÊTRE, GENTILLY. 11	Gare ou PAVÉ D'IVRY. 12	PETITE-VILLETTE, PANTIN. 13	PRÉ SAINT-GERVAIS PETITE-VILLETTE. 14
—	—	—	—	—	//	//	//
—	—	—	—	—	—	//	//
—	—	—	—	—	—	//	//
—	—	—	—	—	—	//	//
—	—	—	—	—	—	//	//
—	—	—	—	—	—	//	//
//	—	—	—	—	—	//	—
270,100	192,588	124,100	140,160	54,020	278,860	31,390	24,455
293,825	181,660	120,450	149,650	58,765	332,346	7,986	63,945
287,310	180,792	116,388	166,896	59,658	366,000		103,212
290,175	194,610	126,290	173,010	64,605	402,883		109,500
312,075	192,270	118,260	170,090	67,160	451,500		106,580
312,075	214,846	124,830	144,540	47,815	475,230		233,703
294,630	215,192	128,832	133,956	46,848	445,788		95,160
299,300	257,013	127,750	127,020	48,910	442,380		61,110
222,102	190,080	117,501	90,132	34,181	349,046		
73,416	11,592	46,740	68,950	14,496	104,040		
191,784	163,602	109,068	157,380	41,724	320,616		
192,720	167,535	133,333	158,410	38,690	303,680		
204,795	168,630	158,775	124,100	40,150	192,720		
201,761	175,200	164,550	131,400	44,407	197,100		
137,940	177,876	36,309	136,152	33,924	202,032		
	167,535		55,870		191,260		
	166,440				61,404		
	168,432						
	197,640						
	45,696						
Service supprimé en 1876 par suite de la création de la ligne de tramway de la Chapelle à Saint-Denis (voir le tableau n° 48.)	Service remplacé par la ligne de tramway du pont de Charenton à Créteil.	Service supprimé en 1876.	Service supprimé en 1877.	Service supprimé en 1876.	Service supprimé en 1878.	Service supprimé en 1863.	Service supprimé en 1870.

(*) Exposition universelle.
(**) Siège de Paris.

Nombre de voyageurs transportés par les services de banlieue.

(Tableau n° 23.) [Fin.] (Période

ANNÉES.	DÉSIGNATION DES LIGNES SUPPRIMÉES. (Fin.)					
	PANTIN (Boulevards extérieurs.	CHARENTON (route)	SURESNES.	COURBEVOIE.	PARC DE NEUILLY.	PARC D'ISSY.
1	2	3	4	5	6	7
1855 (*)	//	Service supprimé en 1855.	//	//	//	//
1856	//		//	//	//	//
1857	//		//	//	//	//
1858	//		//	//	//	//
1859	//		//	//	//	//
1860	//		//	//	//	//
1861	//		//	//	//	//
1862	//		//	//	//	//
1863	//		//	//	//	//
1864	//		//	//	//	//
1865	//		//	//	//	//
1866	//		//	//	//	//
1867 (*)	489,320		//	//	//	//
1868	142,740	21,406	//	//	//	//
1869	141,620	101,470	//	//	//	//
1870 (**)	98,420	87,720	//	//	//	//
1871 (**)	11,815	15,616	44,352	97,200	8,249	//
1872	58,560	109,800	17,812	320,616	78,202	//
1873	50,370	110,960		303,680	40,906	//
1874	37,728	107,310		182,280		11,770
1875		110,960				14,124
1876		111,996				12,800
1877		100,740				2,852
1878 (*)		21,534				
1879						
1880						
1881						
1882						
1883						
1884						
1885						
1886						
1887						
1888						
1889 (*)						
1890						

Service supprimé le 1er octobre 1874.

Service supprimé en 1878.

Service supprimé en 1872.

Service supprimé en 1874.

Service supprimé en 1873.

Service supprimé en 1877.

(1) L'ensemble des totaux partiels ne reproduit pas exactement, pour chaque année, le total général porté dans cette colonne par la raison que le nombre des voyageurs transportés *par ligne* a été obtenu en multipliant le nombre total annuel de journées de voitures par le nombre moyen journalier de voyageurs par voiture, nombre donné en chiffres ronds par les rapports de la Compagnie générale des Omnibus.

(*) Exposition universelle.

(3° **Services de banlieue.**) [Suite.]

(1° Services supprimés. [Fin.]; 2° Services exploités en 1890.)

1855-1890.)

(Tableau n° 23.) [Fin.]

DÉSIGNATION DES LIGNES EXPLOITÉES EN 1890.							TOTAUX pour L'ENSEMBLE des lignes.
LOUVRE-VERSAILLES.	BELLEVILLE.	ROMAINVILLE.	CRAVELLE, SAINT-MAUR.	St-CHARLES-GRENELLE.	Cimetière DE BAGNEUX.	Cimetière DE PANTIN.	
8	9	10	11	12	13	14	15
//	–	–	–	//	//	//	(a) 4,000,000
//	–	–	–	//	//	//	4,060,211
//	–	–	–	//	//	//	4,592,993
//	–	–	–	//	//	//	4,617,708
//	–	–	–	//	//	//	4,753,292
//	–	–	–	//	//	//	3,817,418
//	–	–	–	//	//	//	2,725,642
//	567,575	230,680	98,550	//	//	//	2,850,565
//	596,775	242,360	104,390	92,710	//	//	3,091,489
//	594,750	241,560	104,676	116,388	//	//	3,187,664
//	607,725	229,220	108,770	181,425	//	//	3,350,850
//	609,550	242,360	105,120	203,670	//	//	3,430,252
//	622,325	224,840	111,690	136,875	//	//	3,517,897
//	611,220	229,848	111,264	166,896	//	//	3,092,902
//	618,675	227,760	127,750	202,575	//	//	3,029,541
//	452,600	159,296	99,072	194,025	//	//	2,322,462
//	222,984	9,576	10,608	73,159	//	//	824,016
//	377.712	121,069	126,636	124,440	//	//	2,399,058
//	375,220	148.444	127,020	127,750	//	//	2,267,582
//	379,600	139,514	131,400	119,130	//	//	2,049,925
//	502,240	158,790	137,970	127,750	//	//	2,057,272
//	167,440	122,014	147,864	136.152	//	//	1,532,081
//	//	97,820	142,350	135,050	//	//	997,529
//	//	96,360	108,040	55,458	//	//	516,434
62,310	//	86,140	107,152	60,695	//	//	(b) 487,290
2,182,317	//	93,696	128,832	88,320	//	//	(b) 2,693,794
	//	95,630	121,180	63,510	//	//	381,309
	//	104,390	127,750	60,590	//	//	293,778
(Voir, pour les années 1881 à 1890, les tableaux n°s 25 et 26.)	48,776	102,930	134,320	57,670	//	//	345,099
	44,286	99,552	131,028	54,900	//	//	330,723
	36,135	94,170	111,690	50,370	//	//	293,432
	43,070	94,900	123,370	50,370	//	//	312,667
	44,530	90,520	118,260	46,720	(c) 107,406	(c) 162,162	572 201
	47,007	91,515	117,815	48,669	148,718	222,850	676,580
	48,848	91,558	133,306	49,524	170,396	246,377	740,009
	34,668	86,867	132,560	47,025	170,594	221,187	692,901

(**) Siège de Paris.

(a) Exploitation du 1er mars au 31 décembre 1855 pour les «services accessoires des lignes d'omnibus», et du 16 avril au 31 décembre pour les services de banlieue dits «Messageries des environs de Paris».

(b) Y compris, pour ces deux années, les voyageurs de la voie ferrée du Louvre à Versailles.

(c) Lignes ouvertes le 15 janvier 1887.

(Tableau n° 24.)

Recettes des services de banlieue.

ANNÉES.	DÉSIGNATION					
	ROCHET, PETIT-BRIE ET NOISY-LE-GRAND.	FONTENAY-SOUS-BOIS.	VINCENNES.	CHARENTON. (Bord de l'eau.)	CHAMPIGNY, LA QUEUE.	SAINT-MANDÉ.
1	2	3	4	5	6	7
	francs.					
1858 (*)	(a)76,636	(a)24,734	(a)113,935	(a)63,897	(a)45,098	(a)13,672
1859	99,259	33,894	157,866	95,995	59,557	19,995
1857	94,007	36,773	166,675	115,800	57,115	21,015
1858	107,518	37,830	175,046	122,252	57,323	20,802
1859	102,185	31,466	158,513	125,365	52,723	19,413
1860				121,352		
1861				125,515		
1862				115,054		
1863				116,654		
1864				117,454		
1865				116,914		
1866				118,172		
1867 (*)				122,069		
1868				78,691		
1869						
1870 (**)						
1871 (**)	Service supprimé en 1860.	Service supprimé en 1859.	Services supprimés et remplacés, à partir du 1er août 1866, par la ligne d'omnibus des Arts-et-Métiers à Vincennes. (Voir tableau n° 23, p. 338.)	Service supprimé et remplacé, en 1868, par le nouveau service de Charenton. (Voir page 341.)	Services supprimés en 1860 par suite de la concurrence du chemin de fer de Vincennes. (Saint-Mandé est desservi, depuis 1875, par la ligne de tramway du Louvre à Vincennes.) (Voir tableau n° 25, p. 344-345.)	
1872						
1873						
1874						
1875						
1876						
1877						
1878 (*)						
1879						
1880						
1881						
1882						
1883						
1884						
1885						
1886						
1887						
1888						
1889 (*)						
1890						

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(1) Non compris la subvention annuelle de 5,000 francs accordée à ce service.

(2) Y compris la subvention.

(3e Services de banlieue.) [Suite.]

(1° Services supprimés.)

(Tableau n° 24.)

DES LIGNES.

PASSY. 8	COURBEVOIE, NEUILLY, LES TERNES. 9	SURESNES, PUTEAUX, NEUILLY. 10	PANTIN. (Boulevard de Strasbourg.) 11	PRÉ SAINT-GERVAIS. (Boulevard de Strasbourg.) 12	ARGENTEUIL. (1) 13	SAINT-DENIS. (2) 14	BOISSY-SAINT-LÉGER, BUCY, CRÉTEIL, ALFORT, MAISONS, CHARENTON. 15
				francs.			
(a) 98,296	(a) 59,046	99,416	(a) 42,348	(a) 34,533	(b) 5,637	(b) 58,323	(b) 60,011
100,877	68,022	128,942	51,741	41,962	7,050	73,870	69,971
105,711	92,882	129,081	53,875	45,230	6,585	77,217	68,938
117,256		151,887	53,948	46,295	7,661	80,033	71,573
129,104		155,532	55,637	51,147	8,516	86,223	(c) 72,090
130,448		154,719	58,281	52,968	9,043	85,924	(d) 53,817
		154,015	46,011	41,166	9,722	90,864	59,891
		140,142	23,417	18,978	14,623	95,088	64,243
		117,272	38,148	6,100	15,286	103,887	63,103
		122,225	45,873		15,426	102,618	61,287
		124,760	45,388		16,012	103,196	64,098
		120,625	42,934		16,678	110,846	63,136
		122,073	15,717		4,534	114,666	67,880
		106,839	"			109,592	66,191
		98,223	"			108,742	76,788
		71,465	"			80,283	57,690
		"	4,743			30,107	3,624
		51,577	(e) 30,939			78,859	55,497
		8,516	(e) 32,065			77,711	54,968
			(e) 25,444			88,039	54,570
						89,755	56,399
						61,281	56,066
							50,902
							40,664
							38,186
							44,130
							10,220

Service supprimé et remplacé, à partir du 1er janvier 1861, par la ligne d'omnibus du Palais-Royal à Passy et Auteuil. (Voir tableau n° 22, p. 332.)

Service supprimé en 1857 par suite de l'extension de la ligne d'omnibus du Louvre jusqu'à Courbevoie. (Voir tableau n° 22, p. 332.)

Service supprimé en 1873 par suite de la création de la ligne de tramway de la Place de l'Étoile à Suresnes.

Service supprimé le 1er octobre 1874.

Service supprimé en 1863. (Voir le nouveau service ci-après, page 341.)

Service supprimé en 1867.

Service supprimé par suite de la création de la ligne de tramway de La Chapelle à Saint-Denis. (Voir tableaux nos 44 et 45.)

Service remplacé par le tramway de Charenton à Créteil.

(a) Pour huit mois et demi d'exploitation, du 16 avril au 31 décembre 1855.
(b) Pour dix mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre 1855.
(c) Le service de Boissy-Saint-Léger a été supprimé le 1er janvier 1859.
(d) Le service de Bucy a été supprimé en 1860.
(e) Y compris la subvention.

(Tableau n° 24.) [Suite.]

Recettes des services de banlieue.

ANNÉES.	DÉSIGNATION					
	SAINT-MAUR, PORT-CRÉTEIL, LA VARENNE.	CLICHY. (1)	CHEMIN DE FER D'ORSAY.	ISSY et VANVES.	VILLEJUIF, BICÊTRE, GENTILLY.	CHARONNE.
1	2	3	4	5	6	7
			francs.			
1855 (*)	(a)125,990	(b)31,523	(b)25.708	(b)22,450	(b)31,489	(b) 8,946
1856	166,283	44,358	28,544	30,113	58,771	17,812
1857	179,585	50,391	27,510	32,294	55,557	21,450
1858	188,616	43,993	27,899	35,135	55,850	24,772
1859	175,428	45,549	6,953	37,744	60,229	27,473
1860	90,502	34,119		28,084	59,770	
1861		22,967		15,170	18,946	
1862		24,607		17,197	8,136	
1863		24,003		18,257	8,906	
1864		23,256		20,287	9,343	
1865		25,162		21,051	10,235	
1866		23,565		21,734	11,172	
1867 (*)		26,185		23,129	11,916	
1868		26,754		21,453	11,718	
1869		26,584		20,287	12,378	
1870 (**)		25,565		14,329	8,546	
1871 (**)		9,728		14,264	4,365	
1872		22,853		32,734	12,264	
1873		29,025		32,741	11,714	
1874		36,648		26,008	11,940	
1875		39,018		27,385	13,080	
1876		8,590		28,583	9,423	
1877				11,989		
1878 (*)						
1879						
1880						
1881						
1882						
1883						
1884						
1885						
1886						
1887						
1888						
1889 (*)						
1890						

Service supprimé le 31 décembre 1860.

Service supprimé en 1876.

Service supprimé le 15 mai 1859.

Service supprimé en 1877.

Service supprimé en 1876.

Service supprimé en 1860.

(1) Y compris la subvention.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(3e Services de banlieue.) [Suite.]

(1° Services supprimés.) [Suite.]

(Tableau n° 24.) [Suite.]

DES LIGNES.

8 TERNES.	9 LE BOURGET.	10 CHARENTON. (Route.)	11 GARE au PAVÉ D'IVRY.	12 PETITE-VILLETTE, PANTIN.	13 PETITE-VILLETTE, PRÉ SAINT-GERVAIS.	14 PANTIN. (Boulevards extérieurs.)	15 SURESNES.
			francs.				
(b) 16,729	(b) 2,751	(b) 2,052	//	//	//	//	//
22,832			4,002	//	//	//	//
1,929			14,500	//	//	//	//
			17,869	//	//	//	//
			21,160	//	//	//	//
			22,910	//	//	//	//
			30,168	//	//	//	//
			53,262	8,417	6,666	//	//
			61,619	2,450	12,071	//	//
			65,830		15,553	//	//
			73,295		16,422	//	//
			82,702		17,490	//	//
			89,133		35,511	33,524	//
		4,569	84,832		14,248	20,063	//
		21,996	85,223		9,133	21,376	//
		18,933	71,850		6,656	14,971	//
		3,395	26,237			1,797	9,683
		24,108	64,248			9,418	3,866
		23,937	61,359			8,013	
		23,221	60,724			6,113	
		24,369	61,444				
		24,037	62,969				
		22,082	58,995				
		4,712	18,793				
Service supprimé en 1857.	Service supprimé en 1855.	Service supprimé en 1855.	Service supprimé en 1876.	Service supprimé en 1863.	Service supprimé en 1870.	Service supprimé le 1er octobre 1874.	Service supprimé en 1872.

(a) Pour huit mois et demi d'exploitation, du 16 avril au 31 décembre 1855.

(b) Pour dix mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre 1855.

(Tableau n° 24.) [Fin.] *Recettes des services de banlieue.* (1° Services supprimés. [Fin.]

ANNÉES.	DÉSIGNATION					
	COURBEVOIE.	PARC DE NEUILLY. (1)	SAINT-DENIS à VERSAILLES. (2)	PARC D'ISSY. (1)	SAINT-OUEN.	BELLEVILLE.
1	2	3	4	5	6	7
	francs.					
1855 (*)	//	//	//	//	//	(a)32,302
1856	//	//	//	//	//	36,732
1857	//	//	//	//	//	34,441
1858	//	//	//	//	//	37,694
1859	//	//	//	//	//	49,891
1860	//	//	//	//	//	51,653
1861	//	//	//	//	//	63,148
1862	//	//	//	//	//	56,745
1863	//	//	//	//	//	59,521
1864	//	//	//	//	//	59,475
1865	//	//	//	//	//	60,513
1866	//	//	//	//	//	61,050
1867 (*)	//	//	//	//	//	61,410
1868	//	//	//	//	//	61,387
1869	//	//	//	//	//	62,049
1870 (**)	//	//	//	//	//	67,300
1871 (**)	11,329	2,573	37,326	//	//	30,040
1872	37,441	15,234	//	//	//	60,917
1873	40,466	7,924	//	//	//	59,553
1874	27,512		//	2,446	//	59,361
1875			//	5,178	16,800	60,541
1876			//	4,698	20,081	20,674
1877			//	1,252	20,203	
1878 (*)			//		1,166	
1879			//			
1880			//			
1881			//			
1882			//			
1883			//			
1884			//			
1885			//			
1886			//			
1887			//			
1888			//			
1889 (*)			//			
1890			//			
	Service supprimé en 1874.	Service supprimé en 1873.		Service supprimé en 1877.	Service supprimé en 1878.	(Rabattuse.)

Nota. — Les services dits « de banlieue » exploités en 1890 figurent aux colonnes 7 à 12.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(8e Services de banlieue.) [Fin.]

(2° Services exploités en 1890.)

(Tableau n° 24.) [Fin.]

DES LIGNES.

ROMAINVILLE.	GRAVELLE, SAINT-MAUR.	SAINT-CHARLES. GRENELLE.	CIMETIÈRE DE BAGNEUX.	CIMETIÈRE DE PANTIN.	LOUVRE à VERSAILLES.	SERVICES SUPPRIMÉS.	EXTRA DIVERS.	TOTAUX.
8	9	10	11	12	13	14	15	16
				francs.				
(a)44,303	(a)33,791	//			//	//	34,793	1,208,409
64,655	39,328	//			//	//	49,045	1,571,477
77,411	40,645	//			//	//	45,841	1,652,459
80,060	43,290	//			//	//	47,626	1,652,223
78,802	47,290	//			//	//	51,121	1,649,554
81,725	25,111	//			//	(b)96,317	13,905	1,170,647
68,961	28,733	//			//	//	8,822	784,100
72,086	28,026	//			//	//	6,550	753,297
75,678	29,898	9,459			//	//	9,877	772,190
75,309	30,163	11,621			//	//	11,231	786,951
71,563	31,099	17,986			//	//	12,343	810,038
76,106	29,829	20,514	Ligne ouverte le 15 janvier 1887.	Ligne ouverte le 15 janvier 1887.	//	//	12,725	829,278
71,762	31,217	13,558			//	//	8,978	853,263
72,329	30,501	16,595			//	//	9,882	735,645
72,160	34,850	17,605			//	//	10,316	677,711
54,075	26,595	18,689			//	//	7,680	544,628
3,204	2,815	6,054			//	//	//	201,283
47,140	34,601	13,116			//	//	//	573,676
50,628	35,246	13,583			//	//	//	527,063
46,510	35,870	12,286			//	//	//	516,691
53,455	38,064	13,082			//	//	//	498,570
33,409	39,708	14,029			//	//	//	383,546
21,374	37,886	13,858			//	//	//	238,542
21,027	24,992	6,344			//	//	//	117,698
18,848	23,455	6,574			7,999	//	//	95,063
20,427	28,154	9,940			319,394	//	//	422,046
20,972	26,641	7,693				//	//	65,525
22,844	28,041	7,565				//	//	58,450
22,504	29,402	7,102				//	//	59,008
21,516	28,337	6,671				//	//	56,523
20,288	24,003	6,281				//	//	50,573
20,467	26,397	6,388				//	//	53,253
19,496	25,505	5,950	19,024	21,757	(Voir, pour les années 1881 à 1890, les tableaux nos 25 et 26.)	//	//	92,633
19,804	25,474	6,352	27,904	29,864		//	//	109,397
20,056	28,741	6,414	31,907	33,104		//	//	120,221
19,120	28,548	5,841	32,005	29,637		//	//	115,151

(1) Y compris la subvention.

(2) Service spécial fait de Saint-Denis à Versailles pendant la Commune.

(a) Pour dix mois d'exploitation, du 1er mars au 31 décembre 1855.

(b) Le rapport annuel de la compagnie ne mentionne pas la part revenant à chaque service.

[Tableau n° 25.) *Résultats d'exploitation des lignes dites « Voies ferrées ».*

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS.					
	Louvre à Boulogne et à Saint-Cloud.	Louvre à Sèvres	Service accessoire de Saint-Cloud (voie de terre).	Exposition (Palais-Royal-Pont d'Iéna.)	Louvre à Vincennes.	Louvre à Versailles.
1	2	3	4	5	6	7
1858	(a)1,587,917	"	"	"	"	"
1859	2,328,941	33,411	"	"	"	"
1860	2,436,079	39,620	"	"	"	"
1861	2,787,503	51,983	24,555	"	"	"
1862	1,796,933	654,263	236,574	"	"	"
1863	1,891,595	606,844	263,738	"	"	"
1864	1,601,377	882,115	277,436	"	"	"
1865	1,535,129	972,290	270,942	"	"	"
1866	1,598,899	1,054,073	259,098	"	"	"
1867 (*)	1,885,793	1,311,159	203,966	1,768,660	"	"
1868	1,781,716	953,248	135,065	"	"	"
1869	1,741,894	945,632	114,467	"	"	"
1870 (**)	1,357,489	653,058	94,920	"	"	"
1871 (**)	1,269,394	467,550	7,922	"	"	"
1872	1,617,084	871,147	57,329	"	"	"
1873	1,610,794	918,809		"	"	"
1874	1,642,094	922,382		"	"	"
1875	1,641,034	1,000,865		"	(c) 2,615,209	"
1876	2,042,747	931,414		"	9,192,726	"
1877	2,488,021	1,070,973		7	10,138,358	"
1878 (*)	2,866,168	1,213,735		"	10,371,767	"
1879	2,608,967	890,075		"	8,996,818	(d) "
1880	2,560,846	1,859,055		"	9,251,219	(e) "
1881	1,958,724	1,380,536	Service supprimé en 1872.	"	8,931,270	2,850,679
1882	2,132,042	1,485,927		"	9,186,786	3,205,966
1883	2,000,781	1,281,819		"	9,164,177	(f) "
1884	1,884,626	1,218,620		"	8,918,937	(f) "
1885	1,714,251	1,230,560		"	8,177,963	(f) "
1886	1,550,380	1,173,457		"	8,281,208	(f) "
1887	1,603,539	1,215,390		"	8,050,146	(f) "
1888	1,663,948	1,245,893		"	8,092,128	(f) "
1889 (*)	1,786,940	1,277,864		"	8,546,847	(f) "
1890	1,881,129	1,094,501		"	8,047,670	(f) "

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(a) Exploitation du 15 avril au 31 décembre 1858.

(b) Y compris les recettes de la ligne de Paris à Saint-Cloud (voie de terre).

(Voyageurs et recettes.) [Période 1858-1890.] (Tableau n° 25.)

	RECETTES BRUTES.						
TOTAUX. 8	Louvre à Boulogne et à Saint-Cloud. 9	Louvre à Sèvres. 10	Service accessoire de Saint-Cloud (voie de terre). 11	Exposition (Palais-Royal-Pont d'Iéna.) 12	Louvre à Vincennes. 13	Louvre à Versailles. 14	TOTAUX. 15
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
(b)1,587,917	196,591	"	"	"	"	"	196,591
2,362,352	287,801	4,114	"	"	"	"	291,915
2,475,699	299,873	4,879	"	"	"	"	304,752
2,864,041	(b) 339,895	6,402	"	"	"	"	346,297
2,687,770	240,520	121,295	159,117	"	"	"	520,932
2,762,177	249,705	113,442	163,251	"	"	"	526,398
2,760,928	248,396	157,103	172,694	"	"	"	578,193
(e)2,778,361	252,108	169,094	172,842	"	"	"	594,044
2,912,070	264,548	183,062	160,719	"	"	"	608,329
5,169,578	314,917	216,572	135,405	267,563	"	"	934,457
2,870,029	284,006	161,597	89,141	"	"	"	534,744
2,801,993	276,028	165,254	72,111	"	"	"	513,393
2,105,467	210,370	107,787	52,681	"	"	"	370,838
1,744,866	191,350	76,727	7,920	"	"	"	275,997
2,545,560	241,235	130,220	36,283	"	"	"	407,738
2,529,603	234,299	134,958		"	"	"	369,257
2,564,476	232,206	151,789		"	"	"	383,995
5,256,108	264,021	158,193		"	(c) 398,962	"	821,176
12,166,887	325,858	151,084		"	1,378,329	"	1,855,271
13,697,352	393,490	169,630		"	1,511,991	"	2,075,111
14,451,352	457,010	161,471		"	1,528,795	"	2,147,276
14,451,670	351,496	119,861		"	1,309,403	(d) "	1,780,760
12,495,860	365,824	196,207		"	1,328,226	(e) "	1,890,257
15,121,209	378,481	231,007	Service supprimé en 1872.	"	1,290,027	384,571	2,284,086
16,010,721	409,643	245,126		"	1,330,569	429,713	2,415,051
12,446,777	381,751	216,163		"	1,313,530	(f) "	1,911,444
12,022,183	359,609	179,874		"	1,274,473	(f) "	1,813,956
11,122,774	320,666	177,843		"	1,184,007	(f) "	1,682,516
11,005,045	295,237	170,179		"	1,196,555	(f) "	1,661,971
10,869,075	302,636	176,099		"	1,167,808	(f) "	1,646,543
11,001,969	315,752	182,780		"	1,178,218	(f) "	1,676,750
11,611,651	342,529	191,208		"	1,253,196	(f) "	1,786,933
11,023,300	280,969	158,126		"	1,166,936	(f) "	1,606,031

(c) Cette ligne a été ouverte à l'exploitation le 25 août 1875.

(d) Antérieurement à l'année 1879 le service était fait par la Compagnie des tramways de Sèvres à Versailles.

(e) Pour ces années, voir les tableaux n°s 23 et 24 (lignes de banlieue).

(f) Pour ces années, voir le tableau n° 26 (lignes de tramways).

(Tableau n° 26.)

Résultats d'exploitation des lignes de tramways.

NUMÉROS D'ORDRE. 1	DÉSIGNATION DES LIGNES. 2	DATES de L'OUVERTURE à l'exploitation. 3	1875. Voyageurs. 4	1875. Recettes. 5	1876. Voyageurs. 6	1876. Recettes. 7	1877. Voyageurs. 8	1877. Recettes. 9
				fr.		fr.		fr.
1	La Villette-Étoile.....	18 juin 1875.	3,751,806	674,687	8,489,664	1,452,888	9,881,280	1,673,534
2	La Villette-Pl. de la Nation.	17 nov. 1875.	415,170	67,750	4,140,192	659,099	4,499,700	707,981
3	Cours de Vincennes-Louvre	4 déc. 1877.	.....	.....	.....	.....	347,016	65,960
4	Montrouge-Gare de l'Est.	27 déc. 1877.	.....	.....	.....	.....	105,600	20,803
5	Cim. Saint-Ouen-Bastille.	25 janv. 1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	La Chapelle-Square Monge	28 janv. 1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	Louvre-Pont de Charenton.	8 avril 1878.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	Louvre-Passy.....	13 avril 1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	Bastille-Porte Rapp.....	18 avril 1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	Gare de Lyon-Pt de l'Alma.	30 avril 1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	Services des Expositions (*a*)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	La Muette-Rue Taitbout..	4 mai 1878.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	La Villette-Trocadéro,,..	1er juin 1878.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	Gare d'Auteuil-Boulogne.	31 août 1878.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	Services spéciaux du matin (Montre-Châtelet	1879.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	Services spéciaux du matin (La Chle-Châtelet.	1879.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	Louvre-Versailles.....	(*b*).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	Boulogne-Les Moulineaux.	29 déc. 1880.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Pont de Charenton-Créteil.	13 avril 1881	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20	Pl. Pigalle-Trocadéro....	1890.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	TOTAUX GÉNÉRAUX...	.....	4,171,299	742,437	12,631,864	2,111,986	14,839,570	2,468,278

NOTA. — 1° Les rapports annuels de la Compagnie générale des Omnibus ne mentionnent pas le nombre absolu des voyageurs transportés annuellement par chaque ligne de tramway, mais ils contiennent *le nombre total des journées de voitures* et *le nombre de voyageurs transportés par journée de voiture*. C'est à l'aide de ces deux éléments que les nombres partiels ci-dessus ont été calculés. Leur ensemble présente, par rapport aux chiffres totaux (fournis également par les rapports annuels de la Compagnie générale des Omnibus), de légères différences qui proviennent des décimales négligées (ou forcées suivant le cas) pour obtenir le nombre moyen de voyageurs par journée de voiture.

(Voyageurs et recettes.) [1e Période 1875-1882.] (A suivre.)

(Tableau n° 26.)

ANNÉES.

1878.		1879.		1880.		1881.		1882.
Voyageurs. 10	Recettes. 11	Voyageurs. 12	Recettes. 13	Voyageurs. 14	Recettes. 15	Voyageurs. 16	Recettes. 17	Voyageurs. 18
	fr.		fr.		fr.		fr.	
11,002,264	1,902,469	8,436,806	1,407,674	9,223,893	1,523,536	9,184,875	1,544,655	9,518,325
4,841,360	757,716	4,221,536	657,075	4,640,020	720,949	4,877,888	766,080	5,152,758
5,627,151	1,065,900	6,104,700	1,132,257	7,848,450	1,426,355	8,347,185	1,531,176	8,769,914
8,405,222	1,623,063	8,399,583	1,588,519	9,989,739	1,853,507	10,569,495	1,988,092	11,142,720
7,339,020	1,227,608	7,972,896	1,307,652	8,908,095	1,457,968	8,938,485	1,544,135	9,829,242
5,301,855	1,000,348	5,636,974	1,048,727	6,256,404	1,151,905	6,476,925	1,204,452	6,629,360
4,541,796	772,707	4,757,628	804,709	5,238,870	872,448	4,778,880	936,385	4,795,224
2,018,694	380,956	2,045,755	373,814	2,027,640	365,494	2,345,344	426,474	2,485,358
3,225,420	601,363	3,607,900	645,060	3,875,940	682,711	4,078,875	725,311	4,245,426
2,608,236	475,428	2,893,770	436,664	3,072,813	541,015	3,454,725	620,103	3,600,208
(b) 885,360	(b) 171,215	"	"	"	"	"	"	"
2,151,486	444,305	1,958,866	399,210	2,467,977	494,514	3,317,850	674,741	3,487,575
265,302	47,964	2,060,500	361,686	2,315,682	406,910	2,421,045	424,986	2,463,750
231,492	29,431	626,087	79,329	686,070	86,388	726,281	92,417	775,969
.....	.....	19,430	2,925	45,451	6,840	45,900	6,894	45,594
.....	.....	21,147	3,226	49,266	7,409	48,461	7,311	49,105
.....	.....	(c) "	(c) "	(c) "	(c) "	(c) "	(c) "	(c) "
.....	.....	.....	.....	732	95	77,390	9,242	107,310
.....	.....	.....	.....	.....	.....	298,768	(d) 39,314	429,240
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
58,505,744	10,500,473	58,406,871	10,248,527	66,679,034	11,598,044	70,022,729	12,541,768	73,592,207

1° Les recettes inscrites dans ce tableau ne comprennent pas le produit, en faveur des tramways, résultant de l'échange des correspondances entre les diverses voitures de la Compagnie des Omnibus et celles des tramways-nord et sud. (Voir à ce sujet le tableau n° 15.)

(a) Pour les expositions de 1855 et de 1867, voir les tableaux n°s 22 (p. 333) et 25.

(b) Ligne du Louvre au pont d'Iéna.

(c) Antérieurement à l'année 1879, le service était fait par la Compagnie des tramways de Sèvres à Versailles. — Pour les résultats d'exploitation des années 1879 et 1880, voir les tableaux n°s 24 et 25, et, pour les années 1881 et 1882, le tableau n° 25. — (d) Y compris la subvention.

(A suivre.)

(Tableau n° 26.) [*Fin.*]

Résultats d'exploitation des lignes de tramways.

NUMÉROS D'ORDRE. (Voir la page 346.) 1	AN 1882. — Recettes. 2	1883. Voyageurs. 3	1883. Recettes. 4	1884. Voyageurs. 5	1884. Recettes. 6	1885. Voyageurs. 7	1885. Recettes. 8	1886. Voyageurs. 9
	fr.		fr.		fr.		fr.	
1	1,613,074	9,581,250	1,622,306	9,407,482	1,589,718	8,868,750	1,505,080	8,738,724
2	825,739	5,080,536	820,993	4,833,507	776,448	4,273,398	689,602	4,276,230
3	1,619,933	9,328,536	1,672,049	9,311,040	1,703,030	9,211,016	1,677,956	8,951,771
4	2,077,555	11,107,680	2,074,961	11,079,552	2,066,387	11,351,329	2,120,466	11,650,779
5	1,711,703	10,818,600	1,766,540	10,936,080	1,779,199	10,906,656	1,782,682	11,222,874
6	1,243,275	6,607,230	1,238,981	6,548,472	1,219,613	6,292,965	1,174,455	6,216,315
7	994,980	5,971,035	988,304	5,515,168	916,474	5,183,367	865,522	4,256,046
8	455,467	2,536,020	466,328	2,470,455	449,707	2,106,728	388,523	1,911,870
9	756,054	4,243,125	744,175	4,059,923	721,458	4,110,512	737,377	4,049,902
10	647,785	3,618,975	650,616	3,472,448	620,080	3,042,740	552,647	3,037,520
11	"	"	"	"	"	"	"	"
12	714,071	3,367,125	687,090	3,304,341	670,337	2,944,780	605,931	2,945,800
13	435,428	2,368,485	425,693	2,368,386	426,815	2,296,215	416,164	2,447,325
14	98,852	791,175	101,142	796,704	101,748	774,144	99,804	766,566
15	6,821	49,856	7,476	51,714	7,744	52,326	7,861	54,032
16	7,406	49,410	7,446	49,878	7,493	50,184	7,581	51,714
17	(*a*) "	3,141,270	437,427	3,140,190	469,398	2,274,332	348,476	2,147,242
18	12,203	120,120	13,465	125,904	14,166	119,784	13,550	128,516
19	(*b*) 57,460	464,280	(*b*) 61,848	473,368	(*b*) 63,306	447,256	(*b*) 60,405	489,022
20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
TOTAUX GÉNÉRAUX.	13,277,806	79,290,983	13,786,841	78,000,847	13,603,122	74,366,357	13,054,082	73,384,183

(*a*) Voir la note (*c*) de la page précédente.
(*b*) Y compris la subvention.

(Voyageurs et recettes.) [2e Période 1882-1890.]

(Tableau n° 26.) [*Fin.*]

NÉES.

1886.	1887.		1888.		1889.		1890.	
Recettes. 10	Voyageurs. 11	Recettes. 12	Voyageurs. 13	Recettes. 14	Voyageurs. 15	Recettes. 16	Voyageurs. 17	Recettes. 18
fr.		fr.		fr.		fr.		fr.
1,489,610	8,429,104	1,443,826	8,827,946	1,508,173	9,498,207	1,667,564	8,660,391	1,491,470
684,882	4,142,836	671,754	4,161,691	678,353	4,434,329	727,486	4,219,315	685,457
1,625,481	8,693,680	1,569,912	8,810,426	1,588,507	9,464,808	1,726,265	9,067,379	1,650,023
2,172,941	11,417,913	2,124,994	11,486,815	2,143,440	12,241,134	2,299,870	11,641,687	2,159,500
1,835,566	10,117,860	1,701,556	9,821,853	1,672,839	10,569,827	1,829,362	10,655,775	1,824,877
1,159,793	6,009,360	1,114,789	6,004,112	1,115,645	6,431,102	1,204,968	6,051,315	1,124,056
707,991	3,888,384	643,653	3,994,344	664,584	3,956,102	662,810	3,472,346	579,732
352,402	2,059,550	379,938	2,202,927	404,542	2,847,891	519,618	2,014,226	368,803
725,929	4,071,312	732,635	4,017,138	726,461	4,498,236	836,321	4,004,692	723,426
552,416	3,088,848	564,066	3,286,427	607,499	3,962,165	749,375	3,140,873	582,236
"	"	"	"	"	1,678,651 (c)	(c) 327,437	"	"
603,123	2,959,740	607,125	3,044,418	621,163	3,818,329	791,208	3,270,389	667,344
437,188	2,299,442	415,008	2,301,225	421,293	3,355,127	644,877	3,022,522	550,777
98,685	767,410	99,316	788,432	101,990	842,217	108,683	776,861	100,503
8,143	52,020	7,811	73,916	11,087	78,544	11,782	80,782	12,117
7,774	48,960	7,370	48,305	7,246	51,099	7,665	51,291	7,694
328,611	1,903,328	292,887	2,001,916	308,289	2,422,414	373,733	1,808,197	275,706
14,552	137,560	14,987	148,998	15,477	170,345	18,304	184,694	20,116
(b) 64,699	419,020	(b) 54,412	449,465	79,564	466,774	88,474	469,851	89,525
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125,116	23,203
12,869,785	70,562,148	12,446,038	71,470,354	12,676,152	80,787,301	14,595,802	72,717,702	12,936,564

(c) Ces chiffres se répartissent comme il suit : *Bastille-Quai d'Orsay :* voyageurs, 765,967 ; recettes, 157,251 fr. ; — *Louvre-Porte Rapp :* voyageurs, 518,641 ; recettes, 111,116 fr. ; — *Trocadéro-Ceinture :* voyageurs, 394,043 ; recettes, 59,070 fr.

(Tableau n° 27.)

Renseignements statistiques concernant

ANNÉES.	NOMBRE MOYEN EN SERVICE PAR JOUR. Voitures à 2 places.	Voitures à 4 places.	Ensemble.	Chevaux.	NOMBRE TOTAL DE JOURNÉES DE SERVICE PAR ANNÉE. Voitures à 2 places.	Voitures à 4 places.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855 (*)	(a) 848		(a) 848	(b) —	103,540		(a) 103,540
1856	1,984		1,984	7,793	726,254		726,254
1857	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —
1858	1,168	1,109	2,277	7,776	426,481	403,965	830,446
1859	1,161	1,082	2,243	7,481	423,896	394,899	818,795
1860	1,197	1,189	2,386	8,101	438,228	435,164	873,392
1861	1,231	1,215	2,446	8,371	449,211	443,527	892,738
1862	1,235	1,225	2,460	8,528	450,727	447,216	897,943
1863	1,366	1,232	2,598	8,992	498,724	449,638	948,362
1864	1,593	1,237	2,830	9,626	583,192	452,643	1,035,835
1865	1,738	1,232	2,970	10,176	634,397	449,692	1,084,089
1866	1,870	1,359	3,229	10,768	682,348	496,140	1,178,488
1867 (*)	1,906	1,273	3,179	10,642	695,690	464,471	1,160,161
1868	1,693	1,279	2,972	9,719	619,680	468,177	1,087,857
1869	1,831	1,167	2,998	9,401	668,181	425,902	1,094,083
1870 (**)	1,981	941	2,922	8,981	723,137	343,465	1,066,602
1871 (**)	1,125	256	1,381	3,857	410,450	93,466	503,916
1872	2,283	674	2,957	8,476	835,508	246,542	1,082,050
1873	2,476	600	3,076	8,427	903,758	218,798	1,122,556
1874	2,550	621	3,171	8,512	930,879	226,684	1,157,563
1875	2,648	529	3,177	8,612	966,616	193,233	1,159,849
1876	2,646	497	3,143	8,647	968,288	182,068	1,150,356
1877	2,791	481	3,272	9,306	1,018,571	175,639	1,194,210
1878 (*)	2,783	596	3,379	10,214	1,015,778	217,589	1,233,367
1879	2,844	305	3,149	8,877	1,037,968	111,240	1,149,208
1880	2,847	287	3,134	9,125	1,041,903	105,202	1,147,105
1881	2,964	248	3,212	9,111	1,081,800	90,549	1,172,349
1882	3,078	185	3,263	9,664	1,123,360	67,652	1,191,012
1883	3,188	116	3,304	9,886	1,163,752	42,492	1,206,244
1884	3,006	49	3,055	9,532	1,100,187	18,075	1,118,262
1885	2,813	14	2,827	9,008	1,026,762	5,191	1,031,953
1886	2,781	10	2,791	8,972	1,015,082	3,715	1,018,797
1887	2,811	4	2,815	9,862	1,026,097	1,500	1,027,597
1888	2,853	2	2,855	10,170	1,044,218	721	1,044,939
1889 (*)	2,994	4	2,998	11,239	1,092,959	1,452	1,094,411
1890	2,591	2	2,593	8,994	946,534		946,534

(1) Le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par voiture et par jour est évalué approximativement à 5a kilomètres.
(2) Le nombre moyen approximatif de voyageurs transportés par voiture et par jour est de 12.
(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.
(a) Exploitation du 1er septembre au 31 décembre 1855.

(A) Les données inscrites dans le présent tableau se rapportent aux *voitures de place* seulement.

l'exploitation pendant les années 1855 à 1890. (A)

(TABLEAU n° 27.)

	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VOITURES :		NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS :		RECETTES :		
						MOYENNES	
Chevaux.	total par année (1).	moyen par jour (1).	total par année (2).	moyen par jour (2).	TOTALES par année.	par jour.	par voiture et par jour.
9	10	11	12	13	14	15	16
	kilom.	kilom.			francs.	francs.	fr. c.
(b) —	(a) 5,384,080	(a) 44,096	(a) 1,242,480	(a) 10,176	(b) —	(b) —	(b) —
(b) —	37,765,208	103,168	8,715,048	23,808	9,828,977	26,855	12 68
(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —
2,838,267	43,183,192	118,404	9,965,352	27,324	11,024,543	30,216	13 27
2,730,739	42,577,340	116,636	9,825,540	26,916	12,034,900	32,950	14 69
2,965,029	45,416,384	124,072	10,480,704	28,632	12,937,745	35,337	14 81
3,055,517	46,422,376	127,192	10,712,856	29,352	13,462,608	36,886	15 08
3,112,707	46,693,036	127,920	10,775,316	29,520	14,039,271	38,450	15 63
3,282,235	49,314,824	135,096	11,380,344	31,176	14,598,715	39,983	15 39
3,523,146	53,863,420	147,160	12,430,020	33,960	15,140,011	41,346	14 61
3,714,442	56,372,628	154,440	13,009,068	35,640	15,651,310	42,857	14 43
3,930,213	62,281,376	167,908	14,141,856	38,748	15,711,633	43,043	13 33
3,884,519	60,328,272	165,308	13,921,932	38,148	18,728,104	51,309	16 14
3,557,260	56,568,564	154,544	13,054,284	35,664	15,635,409	42,708	14 37
3,431,330	56,892,316	155,896	13,128,996	35,976	16,110,750	44,131	14 72
3,278,272	55,463,304	151,944	12,799,224	35,064	13,515,826	37,022	12 67
1,407,951	26,203,632	71,812	6,046,992	16,572	7,718,389	21,143	15 31
3,102,402	56,266,600	153,764	12,984,600	35,484	14,821,912	40,481	13 69
3,076,019	58,372,912	159,952	13,470,672	36,912	14,574,187	39,926	12 98
3,106,846	60,193,276	164,892	13,890,756	38,052	15,429,611	42,238	13 32
3,145,703	60,312,148	165,204	13,918,188	38,124	17,102,052	46,829	14 74
3,156,054	59,819,512	163,436	13,804,272	37,716	16,682,424	45,573	14 50
3,396,178	62,098,920	170,144	14,330,520	39,264	16,226,208	44,434	13 58
3,728,179	64,135,084	175,708	14,800,404	40,548	21,084,761	57,747	17 09
3,239,946	59,758,816	163,748	13,790,496	37,788	16,281,427	44,590	14 16
3,339,607	59,649,460	162,968	13,765,260	37,608	17,517,332	47,856	15 27
3,325,681	60,962,148	167,024	14,068,188	38,544	18,803,008	51,488	16 03
3,527,487	61,932,624	169,676	14,292,144	39,156	18,506,054	50,674	15 53
3,608,446	62,724,688	171,808	14,474,928	39,648	18,387,612	50,353	15 24
3,488,667	58,149,624	158,860	13,419,144	36,660	16,911,237	46,192	15 12
3,288,072	53,661,556	147,004	12,383,436	33,924	15,929,726	43,621	15 43
3,274,695	52,977,444	145,132	12,225,564	33,492	15,865,322	43,456	15 57
3,599,628	53,435,044	146,397	12,331,164	33,780	15,548,659	42,599	15 13
3,722,539	54,336,828	148,735	12,539,268	34,260	15,970,814	43,636	15 28
4,102,304	56,909,372	155,919	(c) 17,672,656	48,418	19,835,809	54,345	18 12
3,739,560	49,219,768	134,849	11,358,408	31,116	15,148,883	41,504	16 00

(b) Les renseignements font défaut.

(c) Chiffre obtenu en multipliant le nombre des journées de voitures correspondant aux 6 mois de l'Exposition universelle (648,532) par le chiffre moyen de 19 voyageurs, et celui des journées de voitures correspondant aux 6 autres mois (445,879) par 12 voyageurs.

(Tableau n° 28.)

Renseignements généraux concernant

ANNÉES.	MATÉRIEL. NOMBRE annuel de trains à toute distance.	NOMBRE MOYEN, par train, de voitures à voyageurs(1).	NOMBRE MOYEN, par train, de places offertes. (1)	PARCOURS KILOMÉTRIQUE annuel. des trains.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE annuel. des voitures à voyageurs(1).	NOMBRE TOTAL À TOUTE DISTANCE pendant l'année. 1re classe.	2e classe.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
				kilom.	kilom.			
1853 (*)...	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(b) —	(b) —	(b) —
1856.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	..... 2,407,039		2,407,039
1857.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(b) —	(b) —	(b) —
1858.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	350,962	2,437,119	2,788,081
1859.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	..... 2,972,072		2,972,072
1860.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	..... 3,021,154		3,021,154
1861.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	504,420	2,756,715	3,261,135
1862.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	495,822	2,803,911	3,299,733
1863.....	(a) —	(a) —	(a) —	228,437	(a) —	559,800	3,062,805	3,622,605
1864.....	24,547	9.5	523	220,923	2,108,376	600,913	3,102,312	3,703,225
1865.....	24,618	9.9	545	203,397	2,021,745	619,032	3,045,703	3,664,735
1866.....	24,434	9.9	545	200,353	1,991,329	690,896	3,125,822	3,816,718
1867(*)...	41,514	11.0	605	340,415	3,751,524	753,248	4,672,629	5,425,877
1868.....	36,997	10.1	551	303,375	3,056,042	721,051	4,015,784	4,736,835
1869.....	36,790	10.1	551	301,675	3,009,129	778,640	4,482,194	5,260,834
1870 (**)...	30,540	(a) —	(a) —	250,422	(a) —	647,647	4,433,132	5,080,779
1871 (**)...	16,953	(a) —	(a) —	138,777	(a) —	309,431	2,467,054	2,776,485
1872.....	27,087	8.9	485	222,113	1,970,024	569,360	3,927,897	4,497,257
1873.....	27,220	9.5	518	223,207	2,114,566	663,496	4,256,807	4,920,303
1874.....	27,672	9.9	540	226,986	2,240,100	734,738	4,622,799	5,357,537
1875.....	29,248	10.2	556	239,834	2,455,113	808,874	4,856,509	5,665,383
1876.....	37,638	9.1	496	308,607	2,808,734	827,602	4,778,816	5,606,418
1877.....	39,412	9.3	507	323,194	3,002,233	847,749	5,031,271	5,879,020
1878 (*)...	51,140	9.7	513	419,391	4,052,622	986,163	7,195,010	8,181,173
1879.....	48,611	9.1	477	398,821	3,623,427	987,697	6,039,339	7,027,036
1880.....	50,347	9.1	477	412,815	3,755,963	1,037,569	6,666,040	7,703,609
1881.....	52,109	9.3	489	427,279	3,982,456	1,229,526	7,634,503	8,864,029
1882.....	60,994	9.0	474	500,151	4,515,366	1,443,154	8,845,001	10,288,155
1883.....	61,719	9.3	491	506,042	4,710,416	1,631,630	9,438,633	11,070,263
1884.....	62,800	9.9	525	515,134	5,104,344	1,769,631	10,765,676	12,535,307
1885.....	62,281	10.7	569	510,704	5,460,519	1,878,385	11,240,953	13,119,338
1886.....	62,478	10.8	575	513,386	5,555,869	1,859,869	11,171,333	13,031,202
1887.....	63,347	11.7	607	519,443	6,102,122	1,887,586	11,217,178	13,104,764
1888.....	65,949	12.3	649	540,558	6,638,970	1,902,819	11,944,246	13,847,065
1889(*)...	101,670	12.5	681	749,397	9,369,715	2,186,518	15,666,308	17,852,826
1890.....	110,236	10.5	551	834,694	8,778,850	2,084,126	13,783,719	15,867,845

Nota. — La ligne d'Auteuil a été ouverte à l'exploitation le 2 mai 1854.

(1) 1re et 2e classes réunies.

(2) La longueur de la ligne d'Auteuil est de 9 kilomètres.

CEINTURE. — (1re Ligne d'Auteuil.)

l'exploitation. (Période 1855-1890.)

(Tableau n° 28.)

VOYAGEURS.					RECETTES (impôts déduits).			
	PARCOURS KILOMÉTRIQUE ANNUEL. (a)					RECETTE MOYENNE		
NOMBRE moyen par jour	1re classe.	2e classe.	Ensemble.	PARCOURS moyen d'un voyageur.	RECETTES totales annuelles.	par jour.	par kilomètre exploité et par année (a)	par voyageur
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	francs.	francs.	francs.	cent.
(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —
6,577	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	643,785	1,759	71,532	26,7
(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —
7,639	2,526,595	14,325,411	16,852,006	6.1	712,166	1,951	79,129	25,6
8,142	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	734,333	2,012	81,593	24,8
8,254	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	727,123	1,987	80,791	24,1
8,934	3,124,777	13,327,265	16,452,042	5.1	800,944	2,194	88,994	24,5
9,040	3,093,806	13,752,854	16,846,660	5.1	793,261	2,173	88,140	24,0
9,925	3,446,064	14,960,331	18,406,395	5.1	862,545	2,363	95,838	23,8
10,118	3,717,369	15,061,832	18,779,201	5.1	873,767	2,387	97,085	23,6
10,040	3,811,645	15,001,925	18,813,570	5.1	868,165	2,379	96,463	23,6
10,457	4,178,801	15,333,789	19,512,590	5.1	902,734	2,473	100,304	23,6
14,865	4,287,536	23,666,353	27,953,889	5.2	1,211,144	3,318	134,572	22,3
12,942	3,998,815	18,768,140	22,766,955	4.8	1,007,976	2,754	111,997	21,3
14,413	4,276,894	20,171,957	24,448,851	4.6	1,077,692	2,953	119,744	20,5
13,920	3,344,102	20,378,699	23,722,801	4.7	943,628	2,585	104,848	18,6
7,607	1,750,048	11,571,742	13,321,790	4.8	540,120	1,479	60,013	19,5
13,654	3,159.014	17,710,449	20,869,463	4.6	833,312	2,277	92,590	18,5
13,480	3,662,997	18,987,713	22,650,710	4.6	910,171	2,494	101,130	18,5
14,678	4,078,314	20,810,396	24,888,710	4.7	1,008,863	2,764	112,096	18,8
15,522	4,518,852	21,924,319	26,443,171	4.7	1,064,617	2,917	118,291	18,8
15,318	4,718,316	21,925,095	26,643,411	4.7	1,055,087	2,883	117,232	18,8
16,107	4,903,042	23,220,353	28,123,395	4.8	1,091,173	2,989	121,241	18,6
22,414	5,728,861	34,381,976	40,110,837	4.9	1,520,036	4,164	168,893	18,6
19,225	5,569,066	26,918,043	32,487,109	4.6	1,284,019	3,518	142,669	18,5
21,046	5,906,891	29,331,412	35,238,303	4.6	1,342.713	3,669	149,190	17,4
24,285	6,967,525	33,103,987	40,071,512	4.5	1,547,178	4,239	171,909	17,4
28,187	8,752,448	38,495,021	47,247,469	4.6	1,789,582	4,903	198,842	17,4
30,329	9,895,526	41,152,268	51,047,794	4.6	1,903,383	5,215	211,487	17,2
34,250	10,667,017	41,865,734	52,532,751	4.2	1,907 245	5,211	211,916	17,2
35,944	11,296,137	42,491,185	53,787,322	4.1	1,981,720	5,429	220,191	15,1
35,702	11,135,552	43,919,734	55,055,286	4.2	2,019,673	5,533	224,408	15,5
35,904	11,289,447	47,927,686	59,217,133	4.5	2,022,580	5,541	224,731	15,4
37,834	 63,678,806	.....	63,678,806	4.6	2,157,256	5,894	239,695	15,6
48,912	 81,587,346	.....	81,587,346	4.6	2,781,449	7,620	309,050	15,6
43,474	 70,819,694	.....	70,819,694	4.5	2,468,024	6,762	274,225	15,6

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(a) Les renseignements font défaut pour ces années.

(b) Il n'existe pas de tableaux statistiques distincts pour la ligne d'Auteuil, toutes les lignes de banlieue ayant été réunies en un groupe unique.

(Tableau n° 29.)

Nombre et recettes des voyageurs

ANNÉES.	BATIGNOLLES.		COURCELLES-LEVALLOIS. (gare).		COURCELLES-CEINTURE.		NEUILLY-PORTE-MAILLOT.	
	VOYAGEURS.	RECETTES (1).	VOYAGEURS.	RECETTES (1).	VOYAGEURS.	RECETTES (1).	VOYAGEURS.	RECETTES (1).
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1855 (*).....	—	—	—	—			—	—
1856	—	—	—	—			—	—
1857	220,258	51,968	208,102	38,428			282,594	83,348
1858	237,285	56,696	225,674	42,374			304,076	93,123
1859	250,260	58,728	260,099	46,250			346,403	99,425
1860	259,574	60,220	294,454	51,899			367,590	105,027
1861	289,787	67,577	327,488	58,379			410,051	117,599
1862	310,635	72,246	344,067	61,070			407,532	114,504
1863	355,654	82,802	399,268	71,628			447,690	125,073
1864	371,184	86,373	411,999	72,822			454,859	127,336
1865	379,006	88,942	373,374	68,849			473,561	133,210
1866	392,224	91,924	397,291	73,241			500,647	140,841
1867 (*)	568,029	162,623	488,566	104,663			642,329	194,671
1868	469,820	115,547	513,362	101,538			636,383	181,250
1869	465,847	111,677	563,327	110,739	90,294	6,394	702,134	192,220
1870 (**).....	—	—	—	—	—	—	—	—
1871 (**).....	236,315	57,637	259,597	54,252	95,363	6,672	324,201	85,961
1872	369,696	92,648	499,094	100,385	118,348	8,881	529,927	150,285
1873	394,600	97,141	552,653	109,350	130,208	9,602	595,793	169,931
1874	426,790	105,490	597,500	117,684	124,850	9,709	675,866	194,831
1875	455,556	113,170	559,862	112,943	164,979	12,693	764,669	217,600
1876	475,595	117,624	526,229	106,491	170,989	13,193	732,730	203,632
1877	495,044	120,715	525,021	105,345	189,312	14,566	773,595	213,763
1878 (*)	767,312	200,494	671,850	145,478	227,009	17,718	930,574	255,592
1879	622,412	153,993	704,267	144,080	238,967	18,781	909,582	243,952
1880	692,927	173,047	845,505	166,724	269,286	21,229	976,158	254,130
1881	784,265	194,464	998,388	199,309	325,856	26,404	1,143,492	299,746
1882	952,716	238,641	1,183,814	241,065	395,635	32,059	1,252,251	343,773
1883	1,048,882	249,015	1,281,041	245,776	389,727	28,791	1,311,746	328,681
1884	1,051,240	232,946	1,398,968	248,175	445,837	35,972	1,304,497	286,441
1885	1,165,426	237,371	1,518,601	263,388	483,639	41,271	1,397,842	297,476
1886	1,198,248	246,946	1,558,473	277,055	529,365	44,697	1,550,932	326,993
1887	1,054,135	239,437	1,571,578	284,728	540,919	46,410	1,409,756	322,958
1888	1,113,158	256,969	1,630,875	295,329	(a) 1,007,671	(a)102,991	1,467,270	333,700
1889 (*)	1,398,764	340,715	1,928,395	373,994	(a) 1,832,786	(a)228,798	1,893,864	430,769
1890	1,199,961	272,348	1,863,679	345,043	(a) 1,452,947	(a)143,308	1,767,111	382,679

Station ouverte le 25 mars 1869.

Nota. — Les rapports annuels de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest ne contiennent pas, pour les années 1855, 1856 et 1870, de renseignements statistiques sur le mouvement des gares. Ces rapports ne permettent pas non plus d'établir pour la gare Saint-Lazare le nombre et la recette des voyageurs partis de cette gare à destination du chemin de fer de ceinture, ces renseignements étant confondus avec ceux des lignes de banlieue.

(1) Les chiffres inscrits dans les colonnes 16 et 17 concernent le mouvement total de la gare d'Auteuil. Les renseignements statistiques fournis par la Compagnie de l'Ouest ne permettent pas d'indiquer la part prise dans ces nombres par les voyageurs partis dans chacune des directions de la rive gauche et de la gare Saint-Lazare.

(1° Ligne d'Auteuil.) [Suite.]

expédiés par station. (Période 1855-1890.)

(Tableau n° 20.)

AVENUE DU BOIS-DE-BOULOGNE.		AVENUE DU TROCADÉRO.		PASSY.		AUTEUIL-GARE (1).		ANNÉES.
VOYAGEURS.	RECETTES (2).	VOYAGEURS.	RECETTES (2).	VOYAGEURS.	RECETTES (2).	VOYAGEURS.	RECETTES (2).	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
—	—			—	—	—	—	..... (*) 1855
—	—			—	—	—	—	 1856
187,326	63,386			268,594	84,640	523,713	166,070	 1857
177,459	56,939			259,930	83,852	532,383	177,361	 1858
162,558	52,058			259,382	78,879	557,510	172,395	 1859
144,823	47,693			271,004	80,817	537,275	166,994	 1860
175,613	57,884			287,817	87,144	541,113	169,028	 1861
163,098	52,666			287,855	83,730	563,480	174,005	 1862
177,881	55,609			316,411	89,003	599,240	195,378	 1863
182,200	56,577			325,991	92,137	594,782	183,962	 1864
176,388	53,754			325,079	91,585	615,409	188,581	 1865
173,969	53,629			353,731	100,558	620,906	189,713	 1866
225,543	72,438			447,165	131,473	691,251	211,544	..... (*) 1867
204,649	63,447			426,222	119,529	637,904	191,061	 1868
221,940	65,852			437,746	120,575	655,517	195,625	 1869
—	—			—	—	—	—	.....(**) 1870
80,510	23,855			271,603	75,457	335,517	97,586	.... (**) 1871
145,907	46,290			393,730	118,814	493,893	150,042	 1872
171,375	53,508			420,048	126,390	536,857	162,102	 1873
174,847	53,852			434,441	127,934	641,608	199,500	 1874
187,496	57,296			462,158	137,620	706,084	215,422	 1875
189,248	58,908			476,248	137,255	693,783	210,067	 1876
191,582	58,357			507,765	144,313	729,982	215,842	 1877
215,227	64,893	193,400	53,050	535,235	152,147	773,709	228,484	..... (*) 1878
182,229	54,179	166,434	47,110	490,355	141,705	779,955	227,836	 1879
193,102	55,517	180,616	49,087	491,689	135,249	876,919	240,388	 1880
235,547	65,983	206,381	56,661	530,945	146,114	1,004,809	287,281	 1881
263,878	74,980	218,222	62,635	556,362	157,046	1,310,255	337,820	 1882
270,645	71,757	232,072	58,666	581,204	149,529	1,462,305	367,488	 1883
304,536	67,298	295,787	59,614	620,645	138,219	1,778,459	353,600	 1884
320,244	76,758	308,072	66,922	649,583	182,210	1,616,636	369,996	 1885
326,190	78,843	299,602	66,529	665,743	158,286	1,680,739	393,976	 1886
360,882	83,229	327,597	72,744	667,773	163,679	1,672,548	397,335	 1887
391,799	90,159	367,447	79,031	709,420	169,372	1,636,371	397,009	 1888
471,824	106,759	738,724	144,477	795,480	188,390	1,735,757	420,550	..... (*) 1889
449,126	111,764	387,391	83,902	757,497	185,925	1,823,966	438,801	 1890

(Station ouverte le 1er mai 1878.)

(2) Les recettes des années 1857 à 1867 inclusivement comprennent le produit du transport des bagages, des chiens et de quelques tonnes expédiées par grande vitesse, mais ces éléments ne représentent qu'une somme insignifiante.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(1) Courcelles-Levallois (transit).

(Tableau n° 30.)

Nombre de voyageurs expédiés et reçus,

GARES EXPÉDITRICES.	GARES					
	PARIS (St-Lazare) à destination des lignes de banlieue et des grandes lignes.	PARIS (St-Lazare). — Local.	BATIGNOLLES.	COURCELLES-Levallois. — Local.	COURCELLES-Levallois (transit) à destination du chemin de Ceinture (R. D.)	NEUILLY-PORTE MAILLOT.
1	2	3	4	5	6	7
Paris St-Lazare. Provenant des lignes de banlieue et des grandes lignes...	"	"	98,496	46,001	258	45,099
Paris St-Lazare. Local.....	"	"	276,562	1,448,668	106,576	604,752
Batignolles.....	76,170	227,360	"	48,490	56,752	216,258
Courcelles-Levallois (Local).....	46,197	1,302,087	44,220	"	"	35,866
Courcelles-Ceinture, transit, provenant du chemin de Ceinture (R. D.).....	713	106,861	59,908	"	"	432,750
Neuilly-Porte Maillot.....	45,675	508,271	213,177	34,584	422,393	"
Avenue du Bois-de-Boulogne.....	9,526	169,080	61,572	31,799	79,390	3,338
Avenue du Trocadéro.....	7,595	74,256	56,891	32,118	90,582	19,240
Passy.....	17,072	190,416	140,925	66,144	121,852	60,443
Auteuil... Local.....	15,436	1,200,554	128,421	55,563	188,834	159,586
Auteuil... Transit, provenant du chemin de ceinture (R. G.). ..	19,604	242,221	151,443	196,838	300,758	284,800
Ouest-Ceinture, transit, provenant de la ligne de Versailles (R. G.).	"	14,051	3,919	6,482	15,156	12,679
Totaux.....	237,088	4,035,157	1,235,534	1,966,687	1,382,551	1,874,811

(1° Ligne d'Auteuil.) [Fin.]

par station, pendant l'année 1890.

(Tableau n° 30.)

DESTINATAIRES.						
AVENUE du Bois de Boulogne. 8	AVENUE du Trocadéro. 9	PASSY. 10	AUTEUIL (local). 11	AUTEUIL (transit) à destination du chemin de Ceinture (R. G.) 12	OUEST-CEINTURE (transit) à destination de la ligne de Versailles (R. G.) 13	TOTAUX. 14
8,665	5,693	19,682	22,977	19,399	"	266,270
182,988	80,097	223,632	1,209,309	224,386	12,175	4,369,145
65,736	56,585	160,868	143,810	143,291	4,641	1,199,961
34,653	35,662	73,992	78,230	205,193	7,579	1,863,679
90,707	93,706	123,208	214,641	314,395	16,058	1,452,947
2,627	16,204	62,647	165,906	284,446	11,181	1,767,111
"	938	9,697	25,615	52,178	5,993	449,126
1,100	"	659	33,013	67,801	4,136	387,391
6,353	631	"	27,358	115,014	11,289	757,497
18,790	28,400	24,020	"	"	4,362	1,823,966
50,916	62,155	115,817	"	"	"	1,424,152
4,756	2,772	10,929	35,456	"	"	106,200
467,291	382,843	825,151	1,956,315	1,426,103	77,414	15,867,845

(Tableau n° 31.)

Renseignements généraux

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne exploitée pendant l'année.	NOMBRE MOYEN, pendant l'année entière, de voitures à voyageurs			NOMBRE de trains de voyageurs		
		de 1re classe.	de 2e classe.	Ensemble.	à toute distance pendant l'année.	à toute distance par jour.	par jour sur la distance entière.
1	2	3	4	5	6	7	8
1862 (a)	17	"	50	50	—	—	—
1863	17	"	50	50	—	—	—
1864	17	"	50	50	—	—	—
1865	17	"	50	50	—	—	—
1866	17	"	50	50	12,495	34.2	9.9
1867 (*)	18	12	50	62	13,759	37.7	28.9
1868	(b) 20	12	(c) 65	77	13,796	37.7	26.0
1869	(b) 20	12	(c) 65	77	13,665	37.4	26.0
1870 (**)	(b) 20	12	(c) 65	77	16,911	46.3	31.8
1871 (**)	(b) 20	12	(c) 65	77	16,097	44.1	31.6
1872	(b) 20	12	(c) 65	77	20,246	55.3	38.6
1873	(b) 20	12	(c) 65	77	20,511	56.2	39.0
1874	(b) 20	12	(c) 65	77	27,379	75.0	38.1
1875	(b) 20	12	(c) 65	77	21,701	59.5	40.9
1876	(b) 20	12	(c) 65	77	22,818	62.3	42.9
1877	(b) 20	12	(c) 65	77	25,803	70.7	48.4
1878 (*)	(b) 20	12	(c) 65	77	39,790	109.0	51.4
1879	(b) 20	12	(c) 65	77	44,045	120.7	53.2
1880	(b) 20	12	(c) 65	77	40,975	112.0	52.9
1881	(b) 20	16	(c) 75	91	45,808	125.5	55.2
1882	(b) 20	16	(c) 75	91	47,805	130.9	58.6
1883	(b) 20	21	(c) 75	96	48,751	133.6	61.7
1884	(b) 20	21	(c) 75	96	49,476	135.2	64.1
1885	(b) 20	29	(c) 91	120	49,458	135.5	64.9
1886	(b) 20	29	(c) 90	119	42,588	116.7	62.9
1887	(b) 20	29	(c) 90	119	(d) 32,128	(d)88.0	59.3
1888	(b) 20	29	(c) 91	120	28,925	79.0	55.0
1889 (*)	(b) 20	29	(c) 91	120	43,897	120.3	83.4
1890	(b) 20	29	(c) 91	120	50,363	137.9	95.7

Nota. — La traction des trains de voyageurs sur le chemin de ceinture (R.D.) a été effectuée par les machines de la Compagnie du Nord pendant les années 1862 à 1869 et, de 1870 à 1890, par les machines de la Compagnie de l'Ouest.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(a) L'ouverture du chemin de ceinture (R. D.) au service des voyageurs a eu lieu le 14 juillet 1862.

(2e Ceinture. Rive droite.)

concernant le matériel roulant. (Période 1862-1890.) (Tableau n° 31.)

NOMBRE MOYEN, pour un train de voyageurs, de voitures			PARCOURS KILOMÉTRIQUE (Y compris le parcours sur les lignes étrangères au Chemin de Ceinture (R.D.) mais non compris le parcours du matériel des autres compagnies sur le chemin de Ceinture.)					
			TOTAL PAR ANNÉE				ANNUEL MOYEN	
				des voitures			des voitures	
de 1re classe.	de 2e classe.	Ensemble.	des trains.	de 1re classe.	de 2e classe.	Ensemble.	de 1re classe.	de 2e classe.
9	10	11	12	13	14	15	16	17
			kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
"	—	—	—	"	—	—	"	—
"	—	—	—	"	—	—	"	—
"	—	—	—	"	—	—	"	—
"	—	—	—	"	—	—	"	—
"	6.9	6.9	168,364	"	1,165,091	1,165,091	"	23,302
0.6	4.2	4.8	189,527	103,655	802,801	906,456	8,638	16,059
1.7	6.1	7.8	190,745	328,113	1,160,496	1,488,609	27,343	17,854
1.8	6.3	8.1	190,125	344,110	1,205,014	1,549,124	28,676	18,539
1.9	8.4	10.3	232,462	443,297	1,967,269	2,410,566	36,941	30,266
1.7	6.0	7.7	219,151	374,750	1,308,981	1,683,731	31,229	20,138
(.....6.6.....)		6.6	282,691	(....1,860,921....)		1,860,921	(.....24,168.....)	
1.9	5.3	7.2	284,750	553,489	1,508,028	2,061,517	46,124	23,200
1.8	5.4	7.2	277,896	494,068	1,496,458	1,990,526	41,172	23,022
3.4	7.4	10.8	298,773	1,012,506	2,213,519	3,226,025	84,376	34,054
2.1	5.9	8.0	314,083	649,848	1,871,487	2,521,335	54,154	28,792
1.9	5.3	7.2	353,805	682,194	1,888,959	2,571,153	56,850	29,061
2.0	6.6	8.6	375,098	746,026	2,490,624	3,236,650	62,169	38,317
1.8	6.2	8.0	388,027	699,891	2,420,431	3,120,322	58,324	37,237
1.8	6.6	8.4	387,033	702,397	2,541,336	3,243,733	58,533	39,097
1.6	6.6	8.2	402,718	657,001	2,667,339	3,324,340	41,063	35,565
1.9	7.9	9.8	427,945	835,937	3,386,101	4,222,038	52,246	45,148
3.2	6.8	10.0	450,154	702,966	2,021,710	2,724,676	33,475	26,956
3.4	7.2	10.6	469,066	860,648	2,167,416	3,028,064	40,983	28,899
3.5	7.6	11 1	473,556	762,651	2,218,903	2,981,554	29,747	24,383
3.0	8.1	11.1	459,365	790,480	2,321,547	3,112,027	27,256	25,795
3.4	8.4	11.8	432,851	707,270	2,080,606	2,787,876	24,368	23,118
3.9	8.4	12.3	401,336	(...4,949,949.....)		4,949,949	(.....41,250.....)	
2.4	8.9	11.3	608,922	(...6,877,919.....)		6,877,919	(.....57,316.....)	
2.5	6.9	9.4	700,474	(...6,575,162.....)		6,575,162	(.....54,793.....)	

(b) Y compris 3 kilomètres pour l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette, appartenant à la Ville de Paris.

(c) Voitures à deux étages.

(d) Suppression complète des trains circulant entre Bel-Air-Raccordement et la Ceinture (R. G.)

(Tableau n° 32.)

Renseignements généraux concernant

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR						
	NOMBRE total à toute distance. (a) (b)	RÉPARTITION DU NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS par classe.		par jour.	À 1 KILOMÈTRE.		
		1re classe.	2e classe.		1re classe.	2e classe.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6	7	8
1862 (c)	92,615	—	—	(d) 270	—	—	—
1863	204,120	—	—	559	—	—	—
1864	770.417	—	—	2,105	—	—	—
1865	1,237,819	—	—	3,391	—	—	7,520,512
1866	1,646,597	13,379	1,633,218	4,511	92,997	9,785,846	9,878,843
1867 (*)	2,945,986	55,945	2,890,041	8,071	315,900	16,227,728	16,543,628
1868	2,796,028	59,594	2,736,434	7,639	376,797	15,755,205	16,132,002
1869	3,566,697	74,109	3,492,588	9,772	518,187	21,915,955	22,434,142
1870 (**)	4,157,758	73,291	4,084,467	11,391	395,771	21,786,610	22,182,381
1871 (**)	2,866,948	45,579	2,821,369	7,854	263,085	15,754,471	16,017,556
1872	3,684,296	68,013	3,616,283	10,066	351,069	19,689,647	20,040,716
1873	3,634,224	73,082	3,561,142	9,957	397,456	19,420,934	19,818,390
1874	3,220,349	62,476	3,157,873	8,823	312,380	15,937,054	16,249,434
1875	4,267,691	97,744	4,169,947	11,692	547,365	24,028,633	24,575,998
1876	4,234,408	100,380	4,134,028	11,569	600,272	24,852,127	25,452,399
1877	4,298,181	89,309	4,208,872	11,776	517,989	24,816,303	25,334,292
1878 (*)	5,590,186	122,805	5,467,381	15.316	762,418	34,010,230	34,772,648
1879	4,659,430	122,991	4,536,439	12,766	742,127	27,364,917	28,107,044
1880	5,262,703	125,727	5,136,976	14,379	705,628	28,837,202	29,543,830
1881	6,246,822	157,267	6,089,555	17,114	864,182	33,468,058	34,332,240
1882	7,248,824	214,456	7,034,368	19,860	1,183,196	38,798,041	39,981,237
1883	7,509,775	256,882	7,252,893	20,575	1,497,012	42,272,143	43,769,155
1884	8,433,918	288,529	8,145,389	23,043	1,611,619	45,497,316	47,108,935
1885	9,179,026	342,337	8,836,689	25,149	1,921,558	49,600,982	51,522,540
1886	9,292,952	329,105	8,963,846	25,460	1,852,718	50,530,122	52,382,840
1887	9,357,819	331,118	9,026,701	25,637	1,860,259	50,800,760	52,661,019
1888	9,547,496	341,357	9,206,139	26,086	239,683	54,013,008	54,252,691
1889 (*)	11,387,276	328,728	11,058,548	31,198	(e) —	(e) —	(e) —
1890	10,260,880	262,601	9,998,279	28,112	(e) —	(e) —	(e) —

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(a) Non compris les émigrants et les militaires en corps. Ces derniers sont transportés gratuitement.

(b) Voir la décomposition de ces nombres par station aux tableaux suivants, pages 364-367.

(2° Ceinture Rive droite.) [Suite.]

le mouvement des voyageurs. (Période 1862-1890.) (Tableau n° 32.)

ANNÉE.	SUR LA DISTANCE ENTIÈRE.			PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR.		NOMBRE MOYEN PAR TRAIN DE VOYAGEURS				
						de places offertes.	de voyageurs ayant pris place.	de places occupées sur la distance entière.		
	1re classe.	2e classe.	Ensemble.	1re classe.	2e classe.			1re classe.	2e classe.	Ensemble.
	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
				kilom.	kilom.					
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	442,383	—	—	—	—	—	—	—
	5,470	575,638	581,108	7.0	6.0	538.2	131.8	0.6	58.1	58.7
	17,550	901,540	919,090	5.6	5.6	342.0	214.1	1.7	85.6	87.3
	18,840	787,760	806,600	6.3	5.8	516.6	202.7	2.0	82.6	84.6
	25,909	1,095,798	1,121,707	7.0	6.3	534.6	261.0	2.7	115.3	118.0
	19,788	1,989,331	1,109,119	5.4	5.3	700.8	245.9	1.7	93.7	95.4
	13,846	829,183	843,029	5.8	5.6	508.8	178.1	1.2	71.9	73.1
	17,554	984,482	1,002,036	5.2	5.4	439.2	182.0	1.2	69.7	70.9
	19,873	971,047	990,920	5.4	5.5	459.0	177.2	1.4	68.2	69.6
	15,619	796,853	812,472	5.0	5.0	464.4	117.6	1.1	57.4	58.5
	27,368	1,201,432	1,228,800	5.6	5.8	658.8	196.7	1.9	80.4	82.3
	30,014	1,242,606	1,272,620	6.0	6.0	510.6	185.6	1.9	79.1	81.0
	25,900	1,240,815	1,266,715	5.8	5.9	450.0	166.6	1.5	70.1	71.6
	38,121	1,700,511	1,738,632	6.2	6.2	562.8	140.5	2.0	90.7	92.7
	37,106	1,368,246	1,405,352	6.0	6.0	526.8	105.8	1.9	70.5	72.4
	35,332	1,441,860	1,447,192	5.6	5.6	558.0	128.4	1.8	74.5	76.3
	43,209	1,673,403	1,716,612	5.5	5.5	553.2	136.4	2.1	83.1	85.2
	59,160	1,939,902	1,999,062	5.5	5.5	661.8	151.6	2.8	90.6	93.4
	74,851	2,113,607	2,188,458	5.8	5.8	(e) —	154.0	3.3	93.9	97.2
	80,581	2,274,866	2,355,447	5.6	5.6	(e) —	170.5	3.4	97.0	100.4
	96,078	2,480,049	2,576,127	5.6	5.6	616.3	185.6	4.1	104.7	108.8
	92,636	2,526,506	2,619,142	5.6	5.6	636.9	218.2	4.0	110.0	114.0
	93,013	2,540,038	2,633,051	5.6	5.6	(e) —	291.1	4.3	117.4	121.7
	11,984	2,700,650	2,712,634	0.7	5.9	745.9	294.3	0.5	122.7	123.2
(c)	—	(e) —	(e) —	(e) —	(e) —	746.0	(e) —	(e) —	(e) —	(e) —
(c)	—	(e) —	(e) —	(e) —	(e) —	590.8	(e) —	(e) —	(e) —	(e) —

(c) Le Chemin de Ceinture (R. D.) a été ouvert au service des voyageurs le 14 juillet 1862.

(d) Moyenne ramenée à l'année entière.

(e) Les données se rapportant à ces années sont confondues avec celles de la Ceinture (rive gauche).

(Tableau n° 33.)

Renseignements généraux concernant

ANNÉES.	RECETTES TOTALES ANNUELLES					
	Y COMPRIS L'IMPÔT.			NON COMPRIS L'IMPÔT.		
	1re classe.	2e classe.	Ensemble.	1re classe.	2e classe.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6	7
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1862	—	—	34,720	—	—	30,925
1863	—	—	70,550	—	—	62,860
1864	—	—	186,696	—	—	165,415
1865	—	—	287,270	—	—	257,941
1866	5,347	367,181	372,528	4,774	327,536	(a) 332,310
1867 (*)	15,717	621,026	636,743	14,031	554,486	(b) 568,517
1868	17,057	602,401	619,458	15,230	537,854	(c) 553,084
1869	21,712	753,408	775,120	19,386	672,680	(d) 692,066
1870 (**)	22,097	869,814	891,911	19,780	776,615	(e) 796,345
1871 (**)	—	—	660,891	—	—	(f) 589,308
1872	20,875	848,908	869,783	18,304	736,274	754,578
1873	22,216	832,925	855,141	19,473	730,095	(g) 749,568
1874	17,931	702,007	719,938	15,727	615,725	(h) 631,452
1875	30,276	977,630	1,007,906	26,525	856,500	(i) 883,025
1876	31,160	957,463	988,628	27,139	833,908	(j) 861,047
1877	28,338	978,604	1,006,942	24,827	857,379	(k) 882,206
1878 (*)	35,998	1,129,153	1,165,151	31,697	994,180	(l) 1,025,877
1879	39,556	1,051,089	1,090,645	34,667	921,156	(m) 955,823
1880	39,752	1,183,690	1,223,442	35,217	1,037,056	(n) 1,072,273
1881	52,122	1,408,489	1,460,611	45,696	1,234,839	(o) 1,280,536
1882	76,002	1,612,921	1,688,923	66,972	1,412,523	(p) 1,479,495
1883	90,205	1,681,846	1,772,051	78,871	1,470,512	(q) 1,549,383
1884	92,912	1,616,631	1,709,543	80,987	1,427,407	(r) 1,508,394
1885	109,395	1,706,615	1,816,010	97,629	1,506,436	(s) 1,604,064
1886	106,728	1,731,925	1,838,653	93,395	1,531,944	(t) 1,625,339
1887	108,075	1,736,797	1,844,872	92,275	1,539,087	(u) 1,631,362
1888	—	—	1,889,130	91,817	1,529,175	(v) 1,620,992
1889 (*)	—	—	2,403,521	—	—	(x) 2,132,467
1890	—	—	2,289,778	—	—	(x) 2,046,555

Nota. — Les moyennes inscrites dans les colonnes 8 et 10 ont été calculées d'après les recettes de la colonne 7, augmentées des recettes accessoires indiquées ci-dessous (impôt déduit); celles des colonnes 9 et 11 à 15 l'ont été d'après les recettes de la colonne 7.

(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.

(1) Moyennes calculées sur la longueur totale (20 kilom.) y compris (pour 3 kilom.) l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette.

(*) Moyennes ramenées à l'année entière.

(a) Non compris les recettes du contrôle de route (634f 59) soit une recette totale de 332,944f 92.
(b) — — (1,992 99) — 570,509 53.
(c) — — (1,562 33) — 554,646 02.
(d) — — (1,962 03) — 694,027 98.
(e) — — (2,829 25) — 799,174 18.
(f) — — (2,139 82) — 591,447 63.
(g) — — (3,661 87) — 753,230 28.
(h) — — (2,667 84) — 634,120 02.

(2° Ceinture. Rive droite.) [Suite.]

les recettes des voyageurs. (Période 1862-1890.) (Tableau n° 33.)

RECETTE MOYENNE par jour.	RECETTE MOYENNE KILOMÉTRIQUE (1) par année.	par jour.	par train.	PRODUIT MOYEN D'UN VOYAGEUR à toute distance. 1re classe.	2e classe.	Moyenne.	par kilomètre parcouru.
8	9	10	11	12	13	14	15
fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	cent.
(*) 85	(*) 1,819	(*) 5	—	—	—	0 34	—
172	3,698	10	—	—	—	0 34	—
452	9,730	27	—	—	—	0 24	—
707	15,173	41	—	—	—	0 21	—
912	19,548	53	1 98	0 36	0 20	0 20	3 36
1,563	31,584	86	3 00	0 25	0 19	0 19	3 44
1,515	27,654	75	2 90	0 26	0 20	0 20	3 43
1,901	34,603	95	3 64	0 20	0 19	0 19	3 08
2,190	39,817	109	3 43	0 27	0 19	0 19	3 59
1,620	31,016	85	2 69	—	—	0 21	3 68
2,062	37,729	103	2 67	0 27	0 20	0 20	3 77
2,064	37,478	102	2 63	0 27	0 21	0 21	3 78
1,737	31,573	86	2 28	0 25	0 20	0 20	3 90
2,430	44,151	120	2 95	0 27	0 21	0 21	3 59
2,364	43,052	118	2 74	0 27	0 20	0 20	3 38
2,429	44,110	120	2 49	0 28	0 20	0 21	3 48
2,828	51,294	140	2 74	0 26	0 18	0 18	2 95
2,636	47,791	131	2 47	0 28	0 20	0 21	3 40
2,954	53,614	146	2 77	0 28	0 20	0 20	3 63
3,529	64,027	175	3 18	0 29	0 20	0 20	3 73
4,101	73,975	203	3 46	0 31	0 20	0 20	3 70
4,293	77,469	212	3 44	0 31	0 20	0 21	3 54
4,179	75,420	206	3 22	0 28	0 18	0 18	3 20
4,471	80,272	220	3 39	0 27	0 17	0 17	3 12
4,548	81,228	227	2 25	0 28	0 17	0 19	3 10
4,574	81,568	228	3 85	0 28	0 17	0 17	3 10
4,564	83,529	228	4 14	0 27	0 17	0 17	3 08
5,842	106,623	292	3 50	—	—	0 19	—
5,607	102,328	280	2 92	—	—	0 20	—

(i) Non compris les recettes du contrôle de route (3,704f 61) soit une recette totale de 886,819f 99.
(j) — — (4,068 89) — 865,117 28.
(k) — — (4,250 10) — 886,456 56.
(l) — — (6,842 85) — 1,032,219 29.
(m) — — (6,277 85) — 962,099 85.
(n) — — (8,706 50) — 1,080,979 26.
(o) — — (7,629 51) — 1,288,165 27.
(p) — — (17,571 58) — 1,497,066 78.
(q) — — (17,632 68) — 1,566,954 57.
(r) — — (21,180 04) — 1,529,573 86.
(s) — — (27,722 63) — 1,631,786 96.
(t) — — (34,702 72) — 1,660,042 01.
(u) — — (38,134 17) — 1,669,498 59.
(v) — — (49,588 53) —
(x) Y compris les recettes du contrôle de route, dont le compte est confondu avec celles de la Ceinture R. G.

Nombre de voyageurs expédiés, par année

(Tableau n° 34.)

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS PARTIS DES STATIONS DU (NON COMPRIS LES MILITAIRES ET MARINS						
	Avenue de Clichy.	Avenue de Saint-Ouen.	Boulevard Ornano.	Nord-Ceinture.	La Chapelle-Saint-Denis.	Est-Ceinture. (Halte.)	Pont de Flandre.
1	2	3	4	5	6	7	8
1862 (a).....	21,176	"	"	"	"	"	"
1863.....	43.000	"	"	"	(b) 4,962	"	"
1864.....	110,153	"	"	"	94,160	"	"
1865.....	158,959	"	"	"	152,573	"	"
1866.....	206,745	"	"	"	205,964	"	"
1867 (*).....	255,850	"	"	"	260,534	(c) 603	"
1868.....	235,172	"	"	"	238,133	3,575	"
1869.....	214,188	(c)101,366	(c)136,494	"	222,754	(...)	(c)191,807
1870 (**).....	217,582	168,6_6	219,586	"	254,542	(Exploitation suspendue...)	312,222
1871 (**).....	151,049	126,782	139,713	"	188,321		225,497
1872.....	181,262	140,928	194,185	"	216,233		270,918
1873.....	175,530	138,183	197,132	"	216,290		272,977
1874.....	163,042	132,175	260,022	"	177,020		248,347
1875.....	196,223	172,482	354,511	(g) 29,863	216,675		311,792
1876.....	205,007	174,865	319,953	29,565	252,515		306,706
1877.....	216,624	191,347	305,397	25,386	298,294		300,551
1878 (*).....	259,143	249,749	477,672	41,338	298,100	18,118	390,003
1879.....	245,973	219,474	383,514	28,190	235,686	26,245	343,773
1880.....	275,016	255,624	416,273	34,232	297,033	34,507	385,613
1881.....	324,646	317,542	533,755	42,155	332,823	44,465	449,344
1882.....	358,001	374,783	629,360	51,413	375,410	55,187	489,509
1883.....	365,842	385,231	601,389	60,489	411,460	61,925	489,642
1884.....	424,638	440,368	722,271	50,294	402,808	71,594	553,193
1885.....	466,280	480,408	881,412	50,766	416,115	83,827	600,221
1886.....	494,013	503,888	900,470	60,824	444,580	92,100	641,945
1887.....	497,073	528,925	843,740	52,980	410,738	91,254	746,884
1888.....	514,031	455,360	833,591	55,698	392,686	88,319	794,940
1889 (*).....	684,824	648,364	1,141,217	106,980	507,332	106,495	977,425
1890.....	634,792	705,617	1,076,903	(.....549,109 ....)		97,366	945,718

(1) La récapitulation des colonnes 2 à 14 et 15 à 18 est indiquée au tableau n° 32 (page 360, col. 2).
(2) Y compris les voyageurs en provenance de la ligne de Vincennes.
(3) Nord-correspondances ; — Est-correspondances ; — Versailles (R. G.) ; — Lyon (Malle de l'Inde et correspondance) ; — Orléans-correspondances.
(*) Exposition universelle.
(**) Siège de Paris.
(a) Le chemin de fer de Ceinture (R. D.) a été ouvert au service des voyageurs le 14 juillet 1862. — Antérieurement, ce chemin ne transportait que des émigrants et des marchandises.

(2e Ceinture. Rive droite.) [Suite.]

et par station. (Période 1862-1890).

(Tableau n° 34.)

CHEMIN DE FER DE CEINTURE (RIVE DROITE) (1) EN CORPS, TRANSPORTÉS GRATUITEMENT.						NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR CORRESPONDANCE en provenance des compagnies ci-après (1).			
						Ouest.		Ceinture.	
Belleville-Villette.	Ménilmontant.	Charonne.	Avenue de Vincennes.	Bel-Air-Ceinture. (2)	La Rapée-Bercy.	par Orléans-Ceinture.	par Courcelles-Ceinture.	(Rive gauche).	Autres provenances. (3)
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
17,997	19,772	11,775	"	"	21,895	"	"	"	"
41,811	40,604	26,241	"	(b) 3,640	43,862	"	"	"	"
118,285	166,598	73,328	"	98,803	109,090	"	"	"	"
181,031	283,852	121,052	"	185,129	155,223	"	"	"	"
250,487	372,660	168,255	"	243,754	198,732	"	"	"	"
375,027	510,359	237,190	"	428,660	267,727	"	(...(d)610,036....)		"
397,313	487,787	225,978	"	411,120	259,392	"	(.....537,558....)		"
386,627	541,796	213,574	(c)181,995	340,001	262,200	504,518	(f)269,377	"	"
358,962	555,566	214,149	344,634	290,785	252,488	542,427	425,189	"	"
261,882	376,868	159,541	229,910	158,909	188,967	376,829	282,680	"	"
330,307	480,039	190,822	289,679	233,706	260,147	533,379	362,691	"	"
323,041	453,911	181,376	286,462	235,475	247,327	531,204	375,316	"	"
252,828	361,865	153,999	217,127	188,424	201,667	481,708	382,125	"	"
335,678	505,377	193,123	326,063	256,833	268,365	650,309	446,313	"	4,084
312,693	487,199	171,503	297,062	254,412	301,430	669,688	448,013	"	3,797
309,835	481,370	179,634	299,758	251,543	283,724	679,236	473,145	"	2,336
382,215	617,147	229,759	364,548	290,828	269,890	930,554	604,892	"	166,170
366,212	508,527	190,999	332,706	257,026	245,551	729,067	544,713	"	1,769
380,749	586,625	221,059	359,276	291,411	282,821	814,381	625,344	"	2,739
431,885	717,221	268,771	429,328	341,625	311,613	937,944	754,285	"	9,417
483,919	839,462	320,311	491,883	396,543	373,762	1,042,754	948,239	"	18,288
493,215	879,129	337,545	534,221	437,143	369,517	360,310	614,001	1,042,310	66,406
591,374	1,101,920	435,229	617,468	507,757	396,396	35,643	504,002	1,512,377	66,586
657,586	1,204,606	477,605	666,666	558,358	423,376	33,676	565,579	1,546,946	65,599
671,247	1,222,900	490,201	645,758	555,352	392,690	24,889	621,398	1,470,345	60,352
684,820	1,235,967	503,189	675,634	575,342	396,343	24,182	606,542	1,416,181	68,025
714,505	1,246,789	539,824	692,884	567,283	396,622	32,817	673,699	1,467,889	80,559
907,469	1,590,284	714,654	843,442	504,728	460,551	(.....(h) 2,193,513 .....)			
909,350	1,643,229	732,380	867,640	521,649	502,311	(. .....(h) 1,074,816..... ....)			

(b) Stations ouvertes au service des voyageurs le 16 novembre 1863.
(c) Station ouverte au service des voyageurs le 18 octobre 1867. (Exploitation suspendue pendant les années 1869 à 1877.)
(d) Le service commun avec la Compagnie de l'Ouest a commencé le 25 février 1867.
(e) Stations ouvertes au service des voyageurs le 26 mars 1869.
(f) Le raccordement de l'avenue de Clichy à Courcelles-Ceinture a été ouvert au service des voyageurs le 25 mars 1869.
(g) Station ouverte au service des voyageurs en 1875.
(h) A partir de 1889, la statistique du Chemin de fer de Ceinture ne fournit plus distinctement ces renseignements en ce qui concerne la section Rive droite.

Recettes des voyageurs, par année

(Tableau n° 35.)

ANNÉES.	RECETTES DES VOYAGEURS PARTIS DES STATIONS DU						
	AVENUE de Clichy.	AVENUE de Saint-Ouen.	BOULEVARD Ornano.	NORD-Ceinture.	LA Chapelle-Saint-Denis.	EST-Ceinture. (Halte.)	PONT de Flandre.
1	2	3	4	5	6	7	8
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
1862 (*a*)	8,027	"	"	"	"	"	"
1863	15,252	"	"	"	(*b*) 1,032	"	"
1864	30,426	"	"	"	20,310	"	"
1865	43,346	"	"	"	32,333	"	"
1866	54,730	"	"	"	42,365	"	"
1867 (*)	74,087	"	"	"	61,506	(*c*) 148	"
1868	68,338	.	"	"	56,314	597	"
1869	53,422	(*c*) 20,934	(*c*) 24,370	"	48,104	(...Exploitation suspendue...)	39,786
1870 (**)	48,924	34,571	39,901	"	53,423		64,877
1871 (**)	36,614	28,012	27,127	"	41,394		50,983
1872	43,122	31,683	38,039	"	48,073		61,838
1873	42,191	31,270	39,038	"	48,991		63,008
1874	37,255	28,698	49,826	"	38,450		55,818
1875	46,532	39,259	73,384	(*g*) 6,762	48,721		72,089
1876	48,329	39,601	64,486	6,712	55,894		70,304
1877	51,253	42,702	59,787	5,485	66,795		68,655
1878 (*)	56,640	47,892	81,126	7,584	58,400	3,805	82,375
1879	57,548	47,118	75,456	6,335	50,644	5,997	78,451
1880	63,564	54,493	81,009	7,370	63,837	7,873	87,549
1881	73,825	67,107	103,175	9,152	71,297	10,128	101,848
1882	81,764	78,464	121,173	11,401	81,462	12,852	112,140
1883	82,715	80,953	116,417	13,345	89,571	14,341	112,017
1884	83,849	82,273	120,355	10,118	75,993	14,995	113,425
1885	88,164	86,068	145,060	9,853	76,620	16,465	120,093
1886	87,590	86,526	144,707	11,688	80,598	17,165	123,759
1887	89,693	93,313	137,822	10,290	76,111	16,888	148,270
1888	91,596	78,479	131,970	10,667	71,186	16,517	156,143
1889 (*)	121,737	113,826	195,629	22,897	93,026	21,584	200,538
1890	118,266	123,238	189,225	(...109,487...)		22,362	217,366

(1) 1° Ces recettes sont données après déduction faite de l'impôt du dixième sur les transports à grande vitesse.
2° Les militaires et marins en corps sont transportés gratuitement sur le chemin de fer de Ceinture (R. D.).
3° Les recettes accessoires (bagages, messageries, chiens...) ne sont pas comprises dans ces chiffres.
4° Les totaux des colonnes 2 à 14 et 15 à 18 sont indiqués dans le tableau n° 33 (p. 362).
(2) Y compris les recettes des voyageurs en provenance de la ligne de Vincennes.
(3) Nord-correspondance; — Est-correspondance; — Versailles (R. G.); — Lyon (Malle de l'Inde et correspondance); — Orléans-correspondance.
(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.

(2e Ceinture. Rive droite). [Fin.]

et par station. (Période 1862-1890.)

(Tableau n° 35.)

CHEMIN DE FER DE CEINTURE (RIVE DROITE) (1).

BELLEVILLE-Villette. 9	MÉNILMONTANT. 10	CHARONNE. 11	AVENUE de Vincennes. 12	BEL-AIR-Ceinture. (2) 13	LA RAPÉE-Bercy. 14	RECETTES DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR CORRESPONDANCE en provenance des compagnies ci-après. Ouest. par Orléans-Ceinture. 15	Ouest. par Courcelles-Ceinture. 16	Ceinture. (Rive gauche). 17	Autres provenances. (3) 18
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
5,681	6,004	3,734	"	"	7,479	"	"	"	"
12,634	11,467	7,855	"	(b) 756	13,864	"	"	"	"
24,435	30,969	14,975	"	20,426	23,874	"	"	"	"
36,070	51,365	24,029	"	37,654	33,154	"	"	"	"
48,448	65,591	32,245	"	47,896	41,670	"	"	"	"
81,533	100,223	46,956	"	74,186	44,846	"	(....(d)87,025.....)		"
86,839	98,319	45,538	"	73,060	44,307	"	(.....81,334.....)		"
83,731	111,011	44,482	(c) 35,949	63,739	45,140	77,864	(f)45,496	"	"
77,589	115,288	45,041	67,646	56,307	43,348	80,794	71,465	"	"
60,887	85,319	36,242	48,614	32,888	36,718	56,382	50,268	"	"
77,737	110,393	43,768	61,667	46,178	50,171	78,513	63,396	"	"
76,925	105,325	42,072	61,857	46,650	47,293	80,119	68,491	"	"
59,785	85,917	34,322	43,429	33,801	34,323	68,451	64,045	"	"
80,401	120,026	44,909	70,292	50,351	51,322	100,681	81,109	"	982
74,698	116,774	39,289	63,035	48,968	56,739	98,226	81,104	"	958
73,699	115,067	41,651	64,619	49,849	54,506	104,137	87,701	"	545
85,837	133,003	48,403	74,046	53,198	47,205	133,736	109,579	"	9,390
86,915	121,742	44,688	72,855	51,584	46,432	112,256	103,024	"	455
90,132	139,712	51,699	77,248	58,264	53,592	126,765	116,771	"	1,101
102,372	170,608	62,606	95,113	69,301	59,209	154,700	134,541	"	3,183
114,177	198,889	74,278	107,227	80,224	72,487	153,738	189,748	"	7,043
117,281	209,175	78,844	115,736	89,353	70,088	50,140	118,240	193,134	15,605
120,563	220,279	83,845	119,895	91,581	70,256	1,738	74,132	224,984	16,293
130,669	237,109	88,679	128,726	99, 7	71,522	1,780	80,226	236,025	15,261
127,954	232,916	89,834	119,812	99,156	70,928	1,282	93,021	258,076	15,021
130,333	236,554	93,179	126,912	109,266	72,291	1,117	83,325	228,252	15,880
133,157	235,055	97,115	127,568	102,163	70,137	1,515	92,217	236,864	18,233
183,677	336,120	145,558	185,289	116,804	109,951	(.....(h)285,831.....)			
186,645	317,531	142,369	182,113	116,509	116,604	(.....(h)204,840.....)			

(a) Le chemin de fer de Ceinture (R. D.) a été ouvert au service des voyageurs le 14 juillet 1862. — Antérieurement, ce chemin ne transportait que des émigrants et des marchandises.
(b) Stations ouvertes au service des voyageurs le 16 novembre 1863.
(c) Station ouverte au service des voyageurs le 18 octobre 1867. (Exploitation suspendue pendant les années 1869 à 1877.)
(d) Le service commun avec la Compagnie de l'Ouest a commencé le 25 février 1867.
(e) Stations ouvertes au service des voyageurs le 26 mars 1869.
(f) Le raccordement de l'avenue de Clichy à Courcelles-Ceinture a été ouvert au service des voyageurs le 25 mars 1869.
(g) Station ouverte au service des voyageurs en 1875. — (h) Voir la note (h) du tableau précédent.

(Tableau n° 36.) *Renseignements généraux concernant*

ANNÉES.	MATÉRIEL ROULANT — NOMBRE annuel de trains à toute distance.	MATÉRIEL ROULANT — NOMBRE MOYEN par train. des voitures à voyageurs.	MATÉRIEL ROULANT — NOMBRE MOYEN par train. de places offertes.	MATÉRIEL ROULANT — PARCOURS KILOMÉTRIQUE annuel. des trains.	MATÉRIEL ROULANT — PARCOURS KILOMÉTRIQUE annuel. des voitures à voyageurs.	NOMBRE TOTAL à toute distance pendant l'année. 1re classe.	NOMBRE TOTAL à toute distance pendant l'année. 2e classe.	NOMBRE TOTAL à toute distance pendant l'année. Ensemble.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
				kilom.	kilom.			
1867 (*b*) (*)...	8,954	10.4	572	175,369	1,822,914	77,907	4,786,975	4,864,882
1868	12,631	8.6	469	132,625	1,143,323	92,562	2,212,842	2,305,404
1869	13,454	8.4	458	146,503	1,231,020	113,131	2,502,582	2,615,713
1870 (**).....	16,384	(*d*) —	(*d*) —	183,028	(*d*) —	98,593	3,277,964	3,376,557
1871 (**).....	15,216	(*d*) —	(*d*) —	153,683	(*d*) —	75,004	2,164,600	2,239,604
1872	20,217	7.0	382	228,917	1,598,898	141,867	3,109,399	3,251,266
1873	20,330	7.2	392	229,531	1,659,450	160,912	3,156,071	3,316,983
1874	26,527	7.2	392	231,792	1,675,166	161,344	3,135,273	3,296,617
1875	21,196	7.6	414	237,089	1,806,879	207,571	3,743,036	3,950,607
1876	22,630	8.6	469	252,009	2,178,101	211,008	3,747,136	3,958,144
1877	31,457	8.5	463	319,307	2,700,336	196,226	3,856,976	4,053,202
1878 (*)	69,489	7.6	402	560,616	4,264,082	479,321	6,348,531	6,827,852
1879	53,721	8.1	424	511,238	4,130,419	236,487	4,476,176	4,712,663
1880	48,257	8.1	452	471,961	3,838,426	233,049	4,999,640	5,232,689
1881	50,293	8.6	474	508,894	4,377,392	267,434	5,876,782	6,144,216
1882	49,372	9.0	502	507,615	4,550,656	332,317	6,831,309	7,163,626
1883	47,222	9.4	545	505,538	4,756,664	388,812	7,215,741	7,605,853
1884	46,870	10.0	578	506,762	5,041,316	375,472	7,815,502	8,191,760
1885	46,778	10.8	627	505,137	5,446,011	477,337	8,230,721	8,708,848
1886	(*e*) 45,123	11.0	641	(*e*) 437,944	(*e*) 4,783,711	445,712	7,826,171	8,279,639
1887	(*f*) 29,523	11.9	699	(*f*) 312,849	(*f*) 3,713,561	441,258	7,529,086	7,971,120
1888	(*g*) 32,269	(*h*) 12.4	(*i*) 747	(*g*) 334,520	(*g*) 4,059,567	(*g*) 320,773	8,191,174	8,511,947
1889 (*).....	(*g*) 94,676	(*h*) 11.4	(*i*) 750	(*g*) 750,715	(*g*) 8,648,487	(*g*) 931,345	(*g*) 10,921,318	11,852,663
1890	(*g*) 65,384	(*h*) 9.4	(*i*) 589	(*g*) 756,393	(*g*) 7,020,936	(*g*) 409,139	(*g*) 7,494,724	(*g*) 7,903,863

Nota. — Pour la *longueur exploitée*, voir le tableau n° 1.

(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.

(*a*) Les recettes moyennes par kilomètre ont été calculées sur 15 kilomètres pour les années 1867 et 1878 (l'embranchement du Champ-de-Mars étant compris pour 3 kil.) et sur 12 pour toutes les autres années.

(*b*) L'ouverture du chemin de fer de Ceinture (R. G.) au service des voyageurs a eu lieu le 25 février 1867.

(*c*) Moyenne ramenée à l'année entière pour permettre la comparaison avec celle des autres compagnies.

(*d*) La compagnie ne possède pas les renseignements.

(*e*) A partir du 15 novembre 1886, et jusqu'à la fin de l'année, il n'a plus été fait que des trains de demi-heure en demi-heure.

(A) Raccordements : 1° du chemin de fer de Ceinture (R. D.) avec la ligne d'Auteuil ; 2° de Grenelle au Champ-de-

(3° Rive gauche et raccordements.) (A).

l'exploitation. (Période 1867-1890.)

(Tableau n° 36.)

VOYAGEURS.					RECETTES. (*Impôts déduits.*)			
NOMBRE moyen par jour.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE ANNUEL.			PARCOURS moyen d'un voyageur.	RECETTES totales annuelles.	RECETTE MOYENNE.		
	1re classe.	2e classe.	Ensemble.			par jour.	par kilomètre exploité et par année(e)	par voyageur.
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	francs.	francs.	francs.	cent.
(e) 13,328	458,215	19,368,246	19,826,461	4.1	722,152	(c) 1,978	(c) 48,144	14.9
6,299	477,933	10,322,286	10,800,219	4.6	382,064	1,044	31,839	16.6
7,166	493,508	11,056,113	11,549,621	4.4	416,726	1,142	34,727	15.9
9,251	427,107	12,896,049	13,323,156	3.9	447,256	1,225	37,271	13.2
6,136	303,866	8,245,062	8,548,928	3.8	306,792	841	25,566	13.7
8,883	577,808	11,776,414	12,354,222	3.8	444,566	1,214	37,047	13.7
9,088	660,247	11,900,944	12,561,191	3.8	451,158	1,236	37,596	13.6
9,032	649,666	11,985,532	12,635,198	3.8	463,281	1,269	38,607	14.0
10,824	830,428	13,855,777	14,686,205	3.7	541,672	1,484	45,139	13.7
10,814	832,796	13,817,240	14,650,036	3.7	540,840	1,478	45,070	13.7
11,105	764,042	13,926,936	14,690,978	3.6	537,223	1,472	44,769	13.3
18,706	1,568,563	30,801,002	32,369,565	4.7	1,107,304	3,034	73,820	16.2
12,911	894,633	16,057,441	16,952,074	3.6	622,654	1,706	51,888	13.2
14,297	893,979	17,838,994	18,732,973	3.6	681,321	1,861	56,777	13.0
16,838	1,027,178	20,766,374	21,793,552	3.5	799,636	2,191	66,636	13.0
19,626	1,277,677	24,083,629	25,361,306	3.5	936,595	2,566	78,049	13.1
20,838	1,404,190	25,396,044	26,800,234	3.5	1,021,637	2,799	85,136	13.4
22,381	1,535,995	31,972,528	33,508,523	4.1	1,013,664	2,770	84,472	12.4
23,859	1,991,822	34,345,138	36,336,960	4.2	1,068,265	2,927	89,022	12.3
22,683	1,664,692	29,998,832	31,663,524	3.8	958,624	2,626	79,885	11.6
21,838	1,651,080	27,992,657	29,643,737	3.7	917,115	2,513	76,426	11.5
23,257	—	—	32,606,389	4.0	1,021,198	2,790	68,080	12.0
32,473	(j) —	(j) —	(j) —	(j) —	2,163,117	5,926	94,049	18.2
21,654	(j) —	(j) —	(j) —	(j) —	1,409,761	3,862	52,213	17.8

(f) Pendant l'année 1887 (sauf les dimanches et jours fériés depuis le 7 avril) il n'a été fait que des trains de demi-heure en demi-heure.

(g) Rive gauche et raccordements.

(h) Rive gauche seulement. Les chiffres afférents aux raccordements ont été respectivement: en 1888, 1 v. 29 ; en 1889, 11 v. 70 ; en 1890, 8 v. 95.

(i) Ces chiffres se rapportent seulement à la Rive gauche. Les nombres correspondant aux raccordements ont été : en 1888, 69 pl. 73 ; en 1889, 631 pl. 74 ; en 1890, 488 pl. 89.

(j) Ces renseignements sont confondus avec ceux de la ceinture R. D.

(Tableau n° 37.) **1° Ceinture. Rive gauche.** — *Nombre et recettes des voyageurs*

ANNÉES.	POINT-DU-JOUR.		GRENELLE.		VAUGIRARD-ISSY.		OUEST-CEINTURE.	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		francs.		francs.		francs.		francs.
1867 (*).....	134,849	41,905	27,822	8,363	168,631	46,593	191,980	64,833
1868.....	153,475	45,747	50,633	14,650	181,531	48,756	211,432	67,626
1869.....	179,534	53,223	59,499	17,517	188,999	51,812	230,679	74,657
1870 (**) (*a*)....	—	—	—	—	—	—	—	—
1871 (**),.....	167,033	51,702	56,993	16,654	103,544	32,287	145,851	51,176
1872.....	237,066	77,093	66,696	21,871	189,034	60,205	191,821	68,481
1873.....	233,299	75,298	65,559	21,049	185,790	58,929	184,044	61,008
1874.....	233,410	76,791	66,871	21,682	181,494	57,783	173,069	57,445
1875.....	268,702	87,678	69,884	22,586	210,543	66,418	199,297	65,306
1876.....	290,899	94,850	70,765	22,575	217,007	68,760	180,567	59,781
1877.....	312,911	102,377	69,087	21,924	226,981	71,553	171,803	56,810
1878 (*).....	378,751	125,298	78,894	25,929	259,418	81,481	211,780	70,336
1879.....	394,891	129,724	78,816	24,998	293,393	91,479	205,343	65,753
1880.....	424,522	137,691	77,677	24,793	316,647	97,205	240,158	78,401
1881.....	473,004	153,095	90,723	28,723	365,156	111,946	287,735	97,863
1882.....	544,202	176,589	111,912	35,094	420,429	128,464	339,721	117,054
1883.....	543,934	104.260	120,421	26,628	454,077	98,864	365,871	104,825
1884.....	579,513	75,285	142,960	22,896	515,408	83,816	366,855	59,735
1885.....	601,166	76,303	147,913	23,210	546,920	85,968	421,506	65,372
1886.....	569,337	68,235	128,667	19,261	496,885	76,200	381,406	56,296
1887.....	533,372	64,247	125,282	18,033	463,096	71,315	370,457	55,109
1888.....	566,832	72,630	151,090	22,320	513,411	78,826	428,359	62,425
1889 (*).....	612,805	89,894	194,631	29,404	578,801	99,357	532,134	87,957
1890.....	625,975	88,993	182,397	29,338	618,615	106,176	546,184	90,332

Nota. — 1° Le chemin de fer de ceinture (R. G.) a été ouvert à l'exploitation le 25 février 1867; 2° pour la gare d'Auteuil, voir l'observation du tableau n° 29, page 354.

2° Ligne de Grenelle au Champ-de-Mars.

(Tableau n° 37 *bis*.)

Nombre et recettes des voyageurs expédiés par station. (Période 1867-1890.)

1° STATION DU CHAMP-DE-MARS.						2° STATION DE GRENELLE.		
ANNÉES.	VOYAGEURS.	RECETTES.	ANNÉES.	VOYAGEURS.	RECETTES.	ANNÉES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
		francs.			francs.			francs.
1867 (*)....	839,957	392,248	1884	501	183	1884	70	38
.....	.....	.....	1885	482	173	1885	234	24
1878 (*a*) (*)..	1,199,372	544,425	1886	4,099	1,362	1886	2,420	417
1879	5,056	2,124	1887	404	189	1887	335	55
1880	2,560	1,220	1888	4,108	1,282	1888	371	72
1881	1,842	833	1889 (*)....	2,213,926	895,390	1889 (*)....	674,541	100,508
1882	1,600	704	1890	58,104	27,170	1890	857	121
1883	971	320						

(*a*) Ouverte le 1er avril. — (*) Exposition universelle.

(3e Rive gauche et raccordements.) [Fin.]

expédiés par station. (Période 1867-1890.)

(Tableau n° 37.)

MONTROUGE.		LA GLACIÈRE-GENTILLY.		LA MAISON-BLANCHE.		ORLÉANS-CEINTURE.		ANNÉES.
Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
	francs.		francs.		francs.		francs.	
292,932	79,638	89,047	25,563	255,873	67,513	112,299	25,860	.....(*) 1867
268,542	67,569	98,028	23,115	258,297	52,572	122,033	20,787	1868
290,985	73,081	101,894	24,890	263,973	53,992	124,422	20,839	1869
—	—	—	—	—	—	—	—	.....(**) 1870
192,277	52,213	59,855	15,100	176,496	41,903	89,912	16,524	.....(**) 1871
271,805	78,189	92,607	24,902	267,765	64,810	142,369	28,581	1872
273,285	78,307	93,858	24,916	272,847	63,871	144,832	28,301	1873
279,308	80,987	89,579	24,522	299,072	71,923	125,883	27,069	1874
321,572	91,914	106,605	28,259	381,916	86,550	158,096	29,775	1875
321,023	88,957	112,437	29,514	408,308	91 827	166,550	30,140	1876
324,975	89,166	112,581	29,554	407,252	89,563	161,140	27,455	1877
431,257	124,449	151,527	45,327	496,625	119,269	177,808	36,151	.....(*) 1878
369,674	104,078	136,197	36,825	432,088	98,919	172,090	32,206	1879
404,195	110,653	153,519	40,582	550,370	120,976	195,104	35,561	1880
470,454	128,674	180,730	47,699	648,212	141,150	221,690	39,503	1881
538,704	148,436	218,047	57,929	742,331	162,111	261,163	46,717	1882
583,233	126,119	229,436	47,573	750,759	137,012	274,841	39,488	1883
693,150	121,221	289,123	48,290	904,569	137,963	308,907	38,154	1884
754,041	129,898	320,575	52,451	905,207	138,458	339,771	42,262	1885
646,801	110,231	329,246	49,957	790,943	110,962	314,064	34,368	1886
660,079	110,536	308,426	47,313	696,101	96,987	312,761	34,221	1887
759,873	126,326	320,502	50,224	748,361	108,470	328,956	40,930	1888
971,867	190,106	422,662	84,374	916,594	195,630	409,052	94,576	.....(*) 1889
944,866	180,282	397,192	77,658	859,745	178,657	437,258	93,626	1890

(a) Les rapports annuels de la Compagnie de l'Ouest ne fournissent pas de renseignements pour l'année 1870.
(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris.

3e Ligne du Champ-de-Mars à Puteaux.

(Tableau n° 37 *ter.*)

Nombre et recettes des voyageurs expédiés par station. (Période 1889-1890.)

STATIONS.	1889.		1890.	
	VOYAGEURS.	RECETTES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
		francs.		francs.
Champ-de-Mars	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
Javel (halte) (1)	20,543	7,457	18,467	6,751
Les Moulineaux-Billancourt (1)	38,142	14,336	33,648	15,207
Le Bas-Meudon (1)	36,922	22,090	33,945	18,636
Pont-de-Sèvres (1)	58,295	28,998	73,009	37,659
Pont-de-Saint-Cloud (1)	148,600	73,220	201,786	91,832
Suresnes-Longchamps (1)	124,962	52,992	202,538	79,716

(a) Voir le tableau ci-contre. — (1) Stations ouvertes le 1er mai 1889.

(Tableau n° 38.) *Mouvement des voyageurs, par stations de provenance*

STATIONS EXPÉDITRICES.	STATIONS 1° DU CHEMIN DE FER DE CEINTURE (RIVE DROITE).										
	Courcelles-Ceinture 2	Avenue de Clichy. 3	Avenue de Saint-Ouen. 4	Boulevard Ornano. 5	La Chapelle-St-Denis Nord-Ceinture. 6	Est-Ceinture. (Halte). 7	Pont de Flandre. 8	Belleville-Villette. 9	Ménilmontant. 10	Charonne. 11	Avenue de Vincennes. 12
RIVE DROITE.											
Courcelles-Ceinture...	2,699	21,662	67,283	96,935	55,652	19,850	79,956	54,505	69,671	35,274	42,126
Avenue de Clichy.....	24,104	1,642	6,517	76,405	36,780	9,189	77,995	47,074	67,087	29,796	37,726
Avenue de Saint-Ouen.	69,452	6,323	1,443	37,086	35,421	8,564	72,176	51,304	74,504	36,116	37,311
Boulevard Ornano....	100,002	79,818	36,203	4,510	9,107	6,131	106,210	58,901	96,702	39,208	66,237
La Chapelle-St-Denis-Nord-Ceinture.....	48,757	37,520	34,780	12,115	1,557	3,288	45,997	38,732	56.600	30,311	43,920
Est-Ceinture (halte)..	13,645	8,071	7,816	6,263	4,151	228	289	4,189	11,294	5,022	6,521
Pont-de-Flandre.....	54,478	71,760	62,915	104,957	43,419	757	2,246	13,945	159,390	84,138	68,898
Belleville-Villette.. ..	60,203	55,929	57,901	60,236	35,672	4,487	24,851	4,963	61,440	60,675	73,007
Ménilmontant.....	77,596	80,366	66,993	115,782	67,624	20,674	192,833	62,210	24,762	28,308	153,769
Charonne.....	43,108	19,589	43,108	50,728	20,181	5,001	80,476	66,221	47,721	3,301	11,325
Avenue de Vincennes.	51,244	38,193	35,496	52,042	40,974	5,627	75,214	71,468	118,341	11,927	3,076
Bel-Air-Ceinture.....	17,857	14,725	13,603	26,537	17,100	3,132	35,256	51,680	60,055	30,843	1,808
La Rapée-Bercy.....	10,002	14,141	22,372	23,267	15,275	2,460	36,049	46,933	75,372	18,780	33,125
Totaux.....	573,207	450,339	456,430	666,833	382,913	89,388	829,548	572,155	922,939	413,729	578,849
RIVE GAUCHE.											
Orléans-Ceinture.....	281	6,942	9,273	22,828	11,358	1,540	25,257	38,325	44,254	25,824	32,310
La Maison-Blanche....	655	7,654	18,899	28,424	23,803	1,740	39,380	53,518	86,571	30,384	71,431
La Glacière-Gentilly...	270	3,237	2,922	5,480	4,280	565	18,259	26,560	28,145	20,883	25,825
Montrouge.....	771	8,814	9,770	10,711	5,778	345	17,260	21,206	69,583	44,823	54,622
Ouest-Ceinture.....	598	6,240	6,947	17,410	2,996	499	5,414	19,243	33,211	18,465	20,577
Vaugirard-Issy.....	490	6,618	8,072	23,679	6,450	761	5,999	23,306	28,875	20,821	27,142
Grenelle.....	346	8,306	4,608	5,892	4,058	348	5,122	3,404	5,511	4,039	5,201
Point-du-Jour.....	579	12,558	10,515	23,698	13,094	1,379	14,918	12,504	35,501	9,483	11,760
Auteuil.....	11	715	750	61	227	204	290	210	789	7,458	14,396
Totaux.....	4,001	61,174	71,756	138,183	72,044	7,381	131,879	198,276	332,440	182,180	266,273
AUTRES PROVENANCES.											
Ouest, par Courcelles-Ceinture.....	3,562	83,662	99,580	187,477	87,250	13,074	106,142	89,757	131,108	54,183	58,895
Correspondance-Nord.	1,463	319	908	266	10	5	341	141	429	1,050	520
Correspondance-Est...	831	917	807	174	62	2	414	337	2,079	541	516
Corresp^{ce}-Vincennes...	9,694	8,825	9,191	5,597	5,966	924	13,307	16,165	30,171	8,117	1,258
Corresp^{ce}-Orléans.....	241	211	225	291	154	33	288	111	257	246	251
Corr^{ce}-Versailles (R.G.)	10	886	1,180	4,728	1,456	201	4,076	7,669	6,710	2,361	6,762
Corresp^{ce}-Lyon.....	11	18	38	126	18	1	67	62	232	12	1
Totaux.....	15,722	94,838	111,932	198,659	94,916	14,240	124,665	114,242	170,986	66,510	68,233
Totaux généraux....	592,930	606,351	640,118	1,003,675	549,873	111,009	1,086,092	884,673	1,426,365	662,419	913,355

(4e Rive droite et rive gauche.)

et de destination, pendant l'année 1890. (Tableau n° 38.)

DESTINATAIRES												
		2e DU CHEMIN DE FER DE CEINTURE (RIVE GAUCHE).									AUTRES DESTINATIONS.	TOTAUX.
Bel-Air-Ceinture.	La Rapée-Bercy.	Orléans-Ceinture.	La Maison-Blanche.	La Glacière-Gentilly.	Montrouge.	Ouest-Ceinture.	Vaugirard-Issy.	Grenelle.	Point-du-Jour.	Auteuil.		
13	14	15	16	17	18	19	20	21.	22	23	24	25
23,909	21,101	2,275	218	64	143	103	75	192	98	27	14,224	610,012
22,871	25,323	6,310	8,246	7,000	8,699	7,385	8,280	4,175	19,799	1,757	100,632	634,792
24,496	25,113	13,237	20,344	2,717	20,419	6,397	17,496	3,695	20,035	4,824	117,144	705,617
21,302	24,960	21,460	28,794	15,946	16,984	18,114	24,347	16,760	28,108	11,841	242,198	1,076,903
14,723	23,872	10,582	14,144	4,382	5,208	2,820	6,435	3,544	9,595	2,519	97,678	549,109
2,792	2,604	1,578	1,833	478	590	485	948	448	1,917	469	15,137	97,366
21,069	36,457	14,790	25,773	8,192	15,702	6,071	6,142	4,008	14,810	2,089	123,682	,945,718
53,501	55,689	36,193	39,313	22,785	27,843	18,721	20,418	2,840	8,805	3,965	119,883	909,350
66,125	92,699	53,753	96,219	43,309	59,851	27,174	41,201	5,220	35,740	5,625	225,366	1,643,229
37,152	28,825	25,218	43,092	19,610	44,824	17,778	18,835	3,174	16,300	15,970	70,843	732,380
1,187	31,930	30,896	72,062	26,086	47,714	12,089	26,574	4,718	11,505	25,830	73,447	867,640
1,727	8,307	18,309	39,711	14,722	42,049	11,729	25,717	3,268	6,904	27,093	49,517	521,649
6,820	858	1,276	35,060	12,521	50,271	11,523	23,898	2,467	4,214	16,084	30,543	502,311
302,674	377,738	235,877	424,809	177,812	340,297	140,387	220,396	54,509	177,860	118,093	1,289,294	9,796,076
26,101	1,135	646	5,615	20,667	40,661	22,943	21,337	4,135	6,482	7,377	61,987	437,258
45,682	41,875	5,748	2,096	7,536	79,165	33,642	62,825	9,611	29,205	34,810	141,891	859,745
24,193	22,442	16,010	9,185	1,878	10,071	8,821	26,174	9,876	22,758	26,290	83,068	397,192
29,885	41,258	47,640	93,975	9,664	4,107	6,226	71,850	16,254	62,933	85,288	232,103	944,866
20,376	20,995	22,556	32,698	18,273	18,912	14,696	18,915	16,113	34,542	48,398	148,110	546,184
27,430	24,428	24,220	51,699	26,295	55,755	9,728	1,455	505	33,671	42,326	165,890	618,615
4,038	3,378	4,887	13,800	8,390	28,293	8,276	941	515	982	4,644	57,328	182,397
10,001	6,853	8,255	33,645	25,031	63,781	40,230	31,230	1,022	1,361	5,708	252,860	625,975
10,076	6,749	4,710	17,292	9,869	40,158	17,494	15,282	2,146	4,117	505	37,268	190,777
197,982	169,113	134,672	263,005	127,603	340,903	162,056	250,009	60,177	196,051	255,346	1,180,505	4,803,009
46,833	21,446	59,164	134,048	82,486	218,689	158,312	205,696	56,929	190,784	17,033	*98,752*	2,204,862
315	9,476	214	267	1,038	157	75	244	124	203	1,412	*23,421*	42,398
140	594	52	924	87	358	52	54	149	76	125	*5,418*	14,767
54	4,445	8,995	12,783	5,483	14,799	8,074	8,970	1,630	5,457	10,218	*14,014*	204,050
117	105	260	139	245	296	129	308	125	257	236	*501*	5,006
10,418	4,619	6,387	14,894	9,606	20,410	86	13,214	2,262	13,122	6,289	*76,283*	213,629
17	2	19	71	2	4	13	1	27	4	10	*12,845*	13,601
57,894	40,687	75,091	163,126	98,947	254,713	166,741	228,487	61,246	209,883	35,321	*231,234*	2,698,313
558,550	587,538	445,640	850,940	404,362	935,913	469,184	698,892	175,932	583,794	408,760	2,701,033	17,297,398

(Tableau n° 30.)

Résultats de l'exploitation pendant les années

ANNÉES.	EFFECTIF DES BATEAUX.				NOMBRE DE JOURNÉES DE BATEAUX.			
						BANLIEUE		
	Bateaux-omnibus.	Bateaux-hirondelles.	Bateaux-express.	ENSEMBLE.	Traversée de Paris.	amont.	aval.	ENSEMBLE.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1867 (*).	30	"	"	30	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
1868...	30	"	"	30	5,087	746	654	6,487
1869...	30	"	"	30	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
1870 (**)	30	"	"	30	6,311	750	691	7,752
1871 (**)	36	"	"	36	5,603	631	571	6,805
1872...	36	"	"	36	6,743	888	796	8,427
1873...	36	"	"	36	(..... 9,064 .....)			9,064
1874...	36	"	"	36	7,847	1,007	776	9,630
1875...	36	"	"	36	8,007	1,003	788	9,798
1876...	50	"	"	50	7,878	959	1,664	10,501
1877...	50	20	"	70	8,405	688	2,364	11,457
1878 (*).	50	20	"	70	(b) 14,081	741	1,162	15,984
1879...	50	20	"	70	7,068	(c) 1,278	1,557	9,903
1880...	50	20	"	70	7,582	2,119	1,722	11,423
1881...	50	20	"	70	7,588	2,247	1,875	11,710
1882...	50	20	"	70	8,162	2,265	2,356	12,783
1883...	50	20	"	70	8,889	2,540	2,617	14,046
1884...	50	20	"	70	9,548	2,642	2,730	14,920
1885...	50	20	32	102	9,383	2,425	2,843	14,651
					(.... (f) *2,091* .....)		"	*2,091*
					(..... 13,899 .....)		2,843	16,742
1886...	50	20	32	102	8,477	"	3,670	12,147
					(.... (g) *9,283* .....)		"	*9,283*
					(..... 17,760 .....)		3,670	21,430
1887...	50	20	32	102	7,379	"	3,587	10,966
					(..... *9,573* .....)		"	*9,573*
					(..... 16,952 .....)		3,587	20,539
1888...	50	20	32	102	6,524	"	3,226	9,750
					(..... *8,915* .....)		"	*8,915*
					(..... 15,439 .....)		3,226	18,665
1889 (*).	50	20	36	106	8,406	"	3,710	12,116
					(..... *11,667* .....)		"	*11,667*
					(..... 20,073 .....)		3,710	23,783
1890...	50	20	32	102	7,466	"	3,575	11,041
					(..... *9,752* .....)		"	*9,752*
					(..... 17,218 .....)		3,575	20,793

NOTA. — Pour la longueur exploitée, voir le tableau n° 1.

Les chiffres ordinaires se rapportent au service fait par les Bateaux-omnibus (Auteuil-pont d'Austerlitz) et par les Hirondelles-parisiennes (Tuileries-Suresnes); les chiffres en *italique* correspondent au service fait par les Bateaux-express (Auteuil-Charenton).

(*) Exposition universelle. — (**) Siège de Paris. — (a) Les renseignements font défaut. — (b) Y compris 86 journées pour le service spécial du passage d'eau au pont de Passy et 4,621 journées pour le service de l'Exposition. — (c) Y compris 2,556 kilomètres pour le service spécial du passage d'eau au pont de Passy et 381,692 kilomètres pour le service de

SUR LA SEINE ET LA MARNE.

1867 à 1890. (1° Données absolues.) (Tableau n° 39.)

NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS.				NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS.				RECETTES TOTALES pour l'ensemble des services.
Traversée de Paris.	BANLIEUE amont.	BANLIEUE aval.	ENSEMBLE.	Traversée de Paris.	BANLIEUE amont.	BANLIEUE aval.	ENSEMBLE.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
								francs.
(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	3,374,900	52,210	139,900	3,567,010	960,941
439,976	56,655	59,725	556,356	2,820,631	510,037	198,188	3,528,856	878,841
(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	3,571,000	739,800	272,300	4,583,100	1,155,824
562,043	56,953	75,779	694,775	4,312,225	561,425	205,208	5,078,858	1,155,775
489,921	47,648	65,181	602,750	5,466,889	662,536	326,014	6,455,439	1,218,091
627,418	69,372	91,300	788,090	6,787,468	889,246	366,065	8,042,779	1,503,519
(.....	833,516	.....)	833,516	6,912,870	871,800	315,500	8,100,170	1,481,056
719,871	78,748	101,939	900,558	7,848,659	935,128	343,196	9,126,983	1,660,467
730,952	78,392	103,439	912,783	8,171,945	1,022,965	383,721	9,578,631	1,754,727
727,725	78,036	221,610	1,027,371	7,370,161	975,157	998,167	9,343,485	1,650,794
774,788	57,055	322,376	1,154,219	8,093,512	588,997	1,584,059	10,266,568	1,989,725
(c) 1,236,823	63,168	161,545	1,461,536	(d) 13,474,556	605,291	825,065	14,904,912	3,144,657
682,664	(e) 130,742	204,482	1,017,888	6,805,189	(e) 1,482,503	942,953	9,230,645	1,433,241
701,154	205,996	223,494	1,130,644	9,416,720	2,668,094	1,066,858	13,151,672	1,810,103
705,546	203,198	243,649	1,152,393	9,900,512	2,876,913	1,089,499	13,866,924	1,872,521
772,470	197,958	289,910	1,260,338	11,170,980	3,122,593	1,262,680	15,556,253	2,089,527
828,641	217,713	317,089	1,363,443	12,096,850	3,304,459	1,442,598	16,843,907	2,281,343
885,004	222,847	330,320	1,438,171	13,344,888	3,649,096	1,434,430	18,428,414	2,431,479
865,932	204,207	349,214	1,419,353	12,909,333	3,439,784	1,591,791	17,940,908	
(... (f) *226,469* ...)		"	*226,469*	(... (f) *880,014* ...)		"	*880,014*	2,323,419
(.... 1,296,608 ....)		349,214	1,645,822	(.... 17,229,131 ....)		1,591,791	18,820,922	
834,687	"	445,412	1,280,099	10,037,395	"	2,301,223	*12,338,618*	
(... (g) *1,003,049* ...)		"	*1 003,049*	(... (g) *8,950,899* ...)		"	8,950,899	3,123,127
(.... 1,837,736 ....)		445,412	2,283,148	(.... 18,988,294 ...)		2,301,223	21,289,517	
680,726	"	420,306	1,101,032	6,858,931	"	1,688,923	8,547,854	
(..... *990,285* .....)		"	*990,285*	(.... *7,811,301* ....)		"	*7,811,301*	3,160,823
(.... 1,671,011 ....)		420,306	2,091,317	(.... 14,670,232 ...)		1,688,923	16,359,155	
550,169	"	385,976	936,145	5,940,502	5	1,644,268	7,584,770	
(.... *916,431* ....)		"	*916,431*	(.... *7,479,230* ....)		"	*7,479,230*	2,879,555
(.... 1,466,600 ....)		385,976	1,852,576	(... 13,419,732 ....)		1,644,268	15,064,000	
743,544	"	443,161	1,186,705	14,144,672	"	2,514,225	16,658,897	
(.... *1,206,379* ....)		"	*1,206,379*	(.. (h) *16,226,207* ..)		"	*16,226,207*	4,404,093
(.... 1,949,923 ....)		443,161	2,393,084	(.. (h) 30,370,879 ..)		2,514,225	32,885,104	
672,386	"	410,995	1,083,381	8,389,670	"	2,313,025	10,702,695	
(.... *1,076,336* ....)		"	*1,076,336*	(... *12,889,272* ....)		"	*12,889,272*	3,296,244
(.. . 1,748,722 ....)		410,995	2,159,717	(... 21,278,942 ....)		2,313,025	23,591,967	

l'Exposition. — (*d*) Y compris 144,443 voyageurs pour le service spécial du passage d'eau au pont de Passy et 4,855,117 voyageurs pour le service de l'Exposition. — (*e*) Y compris 30 journées, 2,082 kilomètres et 3,276 voyageurs pour le service fait, pendant les mois de janvier à mars 1879, de Port-à-l'Anglais aux Carrières. — (*f*) Y compris 145 journées, 14,700 kilomètres et 34,000 voyageurs pour le service fait, du 1er septembre au 31 décembre 1885, de Charenton à Neuilly-sur-Marne. — (*g*) Y compris 192 journées, 15,064 kilomètres et 43,737 voyageurs pour le service fait, du 25 avril au 8 juin 1886, de Charenton à Neuilly-sur-Marne. — (*h*) Y compris les services spéciaux de l'Exposition (1,842 journées, 100,819 kilomètres et 2,012,997 voyageurs) et les bateaux du Louvre (728 journées, 66,072 kilomètres et 2,218,671 voyageurs)

(Tableau n° 40.)

Résultats de l'exploitation pendant les années

ANNÉES.	NOMBRE MOYEN DE KILOMÈTRES PARCOURUS — PAR JOUR (ENSEMBLE DES BATEAUX). Traversée de Paris.	Banlieue amont.	Banlieue aval.	Ensemble.	PAR JOUR ET PAR BATEAU. Traversée de Paris.	Banlieue amont.	Banlieue aval.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1867 (*).....	(a) ---	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
1868.....	1,202	155	163	1,520	86	76	91	86
1869.....	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —
1870 (**)....	1,540	156	208	1,904	89	76	110	90
1871 (**)....	1,342	131	179	1,652	87	76	114	89
1872.....	1,714	190	249	2,153	93	78	115	93
1873.....	(.....	2,284	.....)	2,284	(.....	92	.....)	92
1874.....	1,972	216	279	2,467	92	78	131	94
1875.....	2,003	215	283	2,501	91	78	131	93
1876.....	1,988	213	605	2,806	92	81	133	98
1877.....	2,123	156	883	3,162	92	83	136	101
1878 (*).....	3,389	173	443	4,005	88	85	139	91
1879.....	1,870	358	560	2,788	96	102	131	103
1880.....	1,916	563	611	3,090	92	97	130	99
1881.....	1,933	556	667	3,156	93	90	130	98
1882.....	2,116	542	794	3,452	95	88	123	99
1883.....	2,270	596	869	3,735	93	86	121	97
1884.....	2,418	609	902	3,929	93	84	121	96
1885.....	2,372	559	957	3,888	92	84	123	97
	(.... *629* ....)		"	*629*	(.... *108* ....)		"	*108*
	(... 3,560 ...)		957	4,517	(.... 93 ....)		123	98
1886.....	2,297		"	1,220	3,517	98		"	121	105
	(... *2,748* ...)		"	*2,748*	(.... *108* ....)		"	*108*
	(... 5,045 ...)		1,220	6,265	(.... 103 ....)		121	107
1887.....	1,865		"	1,151	3,016	92		"	117	100
	(... *2,713* ...)		"	*2,713*	(.... *103* ....)		"	*103*
	(... 4,578 ...)		1,151	5,729	(.... 99 ....)		117	102
1888.....	1,503		"	1,055	2,558	84		"	120	96
	(... *2,504* ...)		"	*2,504*	(.... *103* ....)		"	*103*
	(... 4,007 ...)		1,055	5,062	(.... 187 ....)		120	99
1889 (*).....	2,037		"	1,214	3,251	88		"	119	98
	(... *3,305* ...)		"	*3,305*	(.... *103* ....)		"	*103*
	(... 5,342 ...)		1,214	6,556	(.... 191 ....)		119	101
1890.....	1,842		"	1,126	2,968	90		"	115	91
	(... *2,949* ...)		"	*2,949*	(.... *110* ....)		"	*110*
	(... 4,791 ...)		1,126	5,917	(.... 200 ....)		115	104

Nota. — Les chiffres *penchés* correspondent au service fait par les Bateaux-express (Auteuil-Charenton).

(1) Ces moyennes ont été ramenées à l'année *entière*, de manière à en permettre la comparaison avec celles des autres compagnies de transport : elles sont donc, pour les années pendant lesquelles la navigation a été interrompue, un peu inférieures aux moyennes réelles que l'on obtient en divisant les éléments absolus par le nombre réel de journées de service.

1867 à 1890. (2° Moyennes par jour et par bateau). (TABLEAU N° 40.)

NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS. PAR JOUR (ENSEMBLE DES BATEAUX). (1)				NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS. PAR JOUR ET PAR BATEAU.				RECETTE JOURNALIÈRE pour l'ensemble des services.
Traversée de Paris.	Banlieue amont.	Banlieue aval.	Ensemble.	Traversée de Paris.	Banlieue amont.	Banlieue aval.	Ensemble.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
								francs.
9,246	143	383	9,772	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	2,633
7,707	1,394	541	9,642	554	684	303	544	2,401
9,784	2,027	746	12,557	(a) —	(a) —	(a) —	(a) —	3,167
11,814	1,538	562	13,914	683	749	297	655	3,167
14,978	1,815	893	17,686	976	1,050	571	949	3,337
18,545	2,429	1,000	21,974	1,007	1,001	460	954	4,108
18,939	2,388	864	22,191	(.....	894	.....)	894	4,058
21,503	2,562	940	25,005	1,000	929	442	948	4,549
22,389	2,803	1,051	26,243	1,021	1,020	487	977	4,807
20,137	2,664	2,727	25,528	936	1,017	600	890	4,510
22,174	1,614	4,339	28,127	963	856	670	896	5,451
36,917	1,658	2,260	40,835	957	817	710	933	8,615
18,644	4,062	2,583	25,289	963	1,160	606	932	3,927
25,729	7,290	2,915	35,934	1,242	1,259	619	1,151	4,946
27,125	7,882	2,985	37,992	1,305	1,280	581	1,184	5,130
30,606	8,555	3,459	42,620	1,369	1,379	536	1,217	5,725
33,142	9,053	3,952	46,147	1,361	1,301	551	1,199	6,250
36,461	9,970	2,919	49,350	1,397	1,381	525	1,235	6,643
35,368	9,424	4,361	49,153	1,376	1,418	560	1,225	
(... *2,411* ....)		"	*2,411*	(.... *421* .....)		"	*421*	6,366
(... 47,203 ....)		4,361	51,564	(.... 1,240 .....)		560	1,124	
27,500	"	6,305	33,805	1,184	"	627	1,016	
(... *24,523* ....)		"	*24,523*	(.... *964* .....)		"	*964*	8,557
(... 52,023 ....)		6,305	58,328	(.... 1,069 .....)		627	993	
18,792	"	4,627	23,419	930	"	471	779	
(... *21,401* ....)		"	*21,401*	(.... *816* .....)		"	*816*	8,660
(... 40,193 ....)		4,627	44,820	(.... 865 .....)		471	796	
16,231	"	4,493	20,724	911	"	510	778	
(... *20,435* ....)		"	*20,435*	(.... *839* .....)		"	*839*	7,868
(... 36,666 ....)		4,493	41,159	(.... 869 .....)		510	807	
38,753	"	6,888	45,641	1,683	"	678	1,375	
(... *44,455* ....)		"	*44,455*	(.... *1,391* .....)		"	*1,391*	12,066
(... 83,208 ....)		6,888	90,096	(.... 1,513 .....)		678	1,383	
22,985	"	6,337	29,322	1,124	"	647	969	
(... *35,313* ....)		"	*35,313*	(..... *1,322* ....)		"	*1,322*	9 031
(... 58.298 ....)		6,337	64,635	(.... 1,236 .....)		647	1,134	

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

(a) Les renseignements font défaut.

(Tableau n° 41.)

Répartition, par escale, du nombre de voyageurs

DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES ESCALES.	NOMBRE DE VOYAGEURS EMBARQUÉS.			NOMBRE DE VOYAGEURS DÉBARQUÉS.		
	Montée.	Descente.	ENSEMBLE.	Montée.	Descente.	ENSEMBLE.
1	2	3	4	5	6	7
1° Pont d'Austerlitz-Auteuil.						
Pont d'Austerlitz (R. G.).....	"	1,010,305	1,010,305	796,149	"	796,149
Pont Sully (R. D.).....	9,002	418,226	427,228	361,752	4,342	366,094
Île Saint-Louis (R. D.).....	15,913	299,332	315,245	374,777	41,056	415,833
Le Châtelet (R. D.).....	230,147	937,414	1,167,561	818,197	270,706	1,088,903
Pont des Arts (R. D.).....	165,882	806,897	972,779	764,466	217,016	981,482
Pont-Royal (R. D.).....	122,470	387,470	509,940	372,730	168,168	540,898
Pont de la Concorde (R. D.).....	214,334	296,333	510,667	262,367	250,691	513,058
Pont des Invalides (R. D.).....	217,900	60,136	278,036	54,968	252,170	307,138
Pont de l'Alma (R. D.).....	523,246	107,546	630,792	104,841	545,127	649,968
Pont d'Iéna (R. D.).....	455,107	37,307	492,414	32,852	458,501	491,353
Quai de Passy (R. D.).....	453,305	25,143	478,448	26,207	446,689	472,896
Pont de Grenelle (R. D.).....	442,624	21,907	464,531	16,541	445.628	462,169
Auteuil-Point-du-Jour (R. D.)....	609,115	"	609,115	"	900,127	900,127
La Galiote (Auteuil) (R. D.).....	457,818	1,742	459,560	2,334	464,321	466,655
TOTAUX.....	3,916,863	4,409,758	8,326,621	3,988,181	4,464,542	8,452,723
2° Tuileries-Suresnes. (*Banlieue aval.*)						
Pont-Royal (R. D.).....	"	701,657	701,657	614,245	"	614,245
Pont de la Concorde (R. D.).....	72	159,555	159,627	167,471	531	168,002
Pont de l'Alma (R. D.).....	469	104,788	105,257	114,605	2,705	117,310
Quai de Passy (R. D.).....	2,484	64,766	67,250	79,569	5,551	85,120
Auteuil-Point-du-Jour (R. D.)....	10,704	102,789	113,493	82,320	13,877	96,197
Billancourt (R. D.).....	120,406	10,825	131,231	9,424	125,933	135,357
Bas-Meudon (R. G.).....	153,502	7,698	161,200	9,265	162,657	171,922
Sèvres (R. G.).....	203,820	12,458	216,278	12,298	219,995	232,293
Boulogne (R. D.).....	27,163	4,079	31,242	5,286	34,449	39,735
Saint-Cloud (R. G.).....	279,984	22,484	302,468	29,674	296,415	326,089
Longchamps (R. D.) (*a*).....	47,709	262	47.971	66	94,041	94,107
Suresnes (R. G.).....	271,857	"	271,857	"	236,149	236,149
TOTAUX.....	1,118,170	1,191,361	2,309,531	1,124,223	1,192,303	2,316,526

NOTA. — Un contrôle rigoureux du nombre des voyageurs transportés par les bateaux étant impossible (surtout les jours de grandes fêtes, les dimanches de la belle saison et le soir, en général), le chiffre annuel admis par la Compagnie est établi en additionnant le nombre des voyageurs embarqués et celui des voyageurs débarqués, et en prenant la moitié du total. Ces chiffres moyens sont ceux qui figurent au tableau n° 3.

(*a*) Les jours de courses seulement.

SUR LA SEINE ET LA MARNE. (Fin.)

embarqués et débarqués pendant l'année 1890.

(Tableau n° 41.)

DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES ESCALES. 1	NOMBRE DE VOYAGEURS EMBARQUÉS. Montée. 2	Descente. 3	ENSEMBLE. 4	NOMBRE DE VOYAGEURS DÉBARQUÉS. Montée. 5	Descente. 6	ENSEMBLE. 7
3° Charenton-Auteuil. (*Traversée et banlieue amont.*)						
Charenton (R. D.)	"	1,096,348	1,096,348	1,188,627	"	1,188,627
Alfortville (R. G.)	1,624	584,087	585,711	657,145	2,529	659,674
Les Carrières (R. D.)	20,030	481,489	501,519	477,592	19,287	496,879
Quai d'Ivry (R. G.)	58,660	429,183	487,843	446,562	59,424	505,986
Pont National (R. D.)	200,136	231,613	431,749	207,445	175,009	382,454
Quai de la Gare-Pont Tolbiac (R. G.)	52,770	184,013	236,783	170,803	60,546	231,349
Pont de Bercy (R. D.)	130,602	172,200	302,802	162,875	126,271	289,146
Pont d'Austerlitz (R. D.)	790,970	527,678	1,318,648	359,393	1,041,477	1,400,870
Pont d'Austerlitz (R. G.)	387,451	"	387,451	466,419	"	466,419
La Tournelle (R. G.)	148,935	282,977	431,912	261,133	183,581	444,714
Hôtel-de-Ville (R. D.)	863,717	821,623	1,685,340	819,335	666,304	1,485,639
Pont-Neuf (R. G.)	413,537	512,866	926,403	576,449	410,730	987,179
Pont des Saints-Pères (R. G.)	283,179	306,180	589,359	294,671	311,346	606,017
Pont-Royal (R. G.)	265,463	225,389	490,852	263,052	265,664	528,716
Pont de la Concorde (R. G.)	219,279	134,600	353,879	154,179	237,557	391,736
Pont des Invalides (R. G.)	269,390	34,852	304,242	40,917	289,991	330,908
Pont de l'Alma (R. G.)	431,741	50,544	482,285	50,615	380,344	430,959
Pont d'Iéna (R. G.)	252,105	28,235	280,340	23,344	253,640	276,984
Avenue Suffren (R. G.)	287,410	20,525	307,935	19,643	277,568	297,211
Passy-Grenelle (Ile aux Cygnes) (R.G.)	425,758	17,138	442,896	16,372	389,847	406,219
Pont de Grenelle (R. G.)	160,920	10,979	171,899	12,283	163,486	175,769
Quai de Javel (R. G.)	850,100	"	850,100	"	768,102	768,102
Auteuil-Point-du-Jour (R. D.)	173,712	25,862	199,574	20,332	140,791	161,123
Totaux	6,687,489	6,178,381	12,865,870	6,689,186	6,223,494	12,912,680
4° Récapitulation.						
Pont d'Austerlitz-Auteuil	3,916,863	4,409,758	8,326,621	3,988,181	4,464,542	8,452,723
Tuileries-Suresnes	1,118,170	1,191,361	2,309,531	1,124,223	1,192,303	2,316,526
Charenton-Auteuil	6,687,489	6,178,381	12,865,870	6,689,186	6,223,494	12,912,680
Totaux généraux	11,722,522	11,779,500	23,502,022	11,801,590	11,880,339	23,681,929

(Tableau n° 42.) *Renseignements généraux concernant*

ÉLÉMENTS.		1877.	1878. (*)	1879.	1880.	1881.
1		2	3	4	5	6
Longueurs exploitées :	Intra-muros..... (*mètres*)	—	—	—	31,556	31,556
	Extra-muros..... (*idem*)	—	—	—	32,336	32,336
	Totales..... (*idem*)	56,594	56,594	56,594	63,892	63,892
DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.						
pour l'ensemble du réseau.	Voies ferrées..... (*francs*)	7,189,083	7,339,921	7,349,422	7,905,699	8,005,125
	Matériel roulant, etc. (*id.*).	10,457,263	10,943,589	11,614,498	12,100,318	12,095,490
	Totales..... (*idem*)	17,646,346	18,283,510	18,963,920	20,006,017	20,100,615
par kilomètre de voie.	Voies ferrées..... (*idem*)	127,029	129,694	129,862	123,735	125,291
	Matériel roulant, etc. (*idem*)	184,777	193,371	205,225	189,387	189,312
	Totales..... (*idem*)	311,806	323,065	335,087	313,122	314,603
RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION.						
Nombre de courses par année.		—	—	620,440	617,442	578,116
Parcours kilométrique annuel des cars...		2,653,280	2,939,243	3,032,944	3,284,600	3,309,407
Nombre de voyageurs transportés	à l'intérieur	8,243,841	9,894,659	10,112,157	10,714,745	11,572,599
	à l'impériale.....	13,434,335	14,749,866	13,113,249	13,716,246	14,009,124
	Total.....	21,678,176	24,644,525	23,225,406	24,430,991	25,581,723
Répartition du mouvement.	Intra-muros	21,678,176	24,644,525	11,256,198	12,027,460	13,038,439
	Extra-muros.....			11,969,208	12,403,531	12,543,284
Nombre moyen de voyageurs transportés	par jour	62,293	67,519	63,631	66,751	70,086
	par course.....	—	—	37	39	44
	par kilomètre parcouru ..	8'17	8'38	7'66	7'72	7'73
Recettes brutes annuelles (réseau entier)	Intra-muros..... (*francs*)	—	—	1,550,365	1,905,512	2,219,808
	Extra-muros..... (*idem*)	—	—	1,299,456	1,310,517	1,324,210
	Totales ..... (*idem*)	2,501,970	2,959,119	2,849,821	3,216,029	3,544,018
Recettes brutes annuelles par kilomètre de trafic.	Intra-muros..... (*idem*)	—	—	—	60,385	67,088
	Extra-muros..... (*idem*)	—	—	—	40,528	40,951
	Totales ..... (*idem*)	44,443	53,210	50,355	50,335	53,859
Recette moyenne	par jour ..... (*idem*)	7,190	8,107	7,808	8,787	9,700
	par course..... (*idem*)	—	—	4,59	5,21	6,12
	par kilom. parcouru (*idem*)	0,943	0,882	0,939	0,979	1,069
	par voyageur. intra-muros.	—	—	0,138	0,158	0,170
	par voyageur. extra-muros.	—	—	0,109	0,106	0,105
	par voyageur. Ensemble.	0,115	0,116	0,123	0,132	0,138

Nota. — Pour les renseignements afférents aux diverses lignes exploitées, voir les tableaux n°s 43 et 44 ci-après, p. 382-387.
(*) Exposition universelle.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE (Réseau Nord).

l'ensemble du réseau. (Période 1877-1890.) (Tableau n° 42.)

ANNÉES.								
1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888. (a)	1889.(*)(a)	1890. (a)
7	8	9	10	11	12	13	14	15
31,556	31,556	31,556	31,556	31,556	31,556	31,907	31,907	31,907
32,336	32,336	32,336	32,336	32,336	32,336	32,338	33,228	33,228
63,892	63,892	63,892	63,892	63,892	63,892	64,245	65,135	65,135
8,005,125	7,957,513	7,957,513	7,957,513	7,957,513	7,957,513	7,957,513	7,957,513	7,957,513
12,108,844	12,151,750	12,169,998	12,169,998	12,169,998	12,169,998	12,169,998	12,169,998	12,169,998
20,113,969	20,109,263	20,127,511	20,127,511	20,127,511	20,127,511	20,127,511	20,127,511	20,127,511
125,307	124,546	124,546	124,546	124,546	124,546	124,546	124,546	124,546
189,505	190,192	190,478	190,478	190,478	190,478	190,478	190,478	190,478
314,812	314,738	315,024	315,024	315,024	315,024	315,024	315,024	315,024
563,542	568,652	551,790	549,861	546,352	557,294	617,735	596,643	653,071
3,223,663	3,117,586	3,226,453	3,212,014	3,200,903	3,268,958	3,299,311	3,141,311	3,248,503
12,051,785	12,497,117	12,491,896	12,028,710	11,883,641	11,676,683	11,940,403	12,700,591	12,112,800
14,024,976	13,832,859	13,571,738	12,955,795	13,023,118	12,733,143	13,239,140	13,615,864	13,490,826
26,076,761	26,329,976	26,063,634	24,984,505	24,906,759	24,409,826	25,179,543	26,316,455	25,603,626
13,250,490	12,651,070	12,831,915	12,484,361	12,378,531	12,075,002	12,400,849	13,109,631	12,407,509
12,826,271	13,678,906	13,231,719	12,500,144	12,528,228	12,334,824	12,778,694	13,206,824	13,196,117
71,443	72,136	71,229	68,451	68,237	66,876	68,796	72,100	70,147
46	46	47	45	45	44	41	44	39
8'07	8'44	8'08	7'78	7'78	7'46	7'63	8'38	8'00
2,251,172	2,251,552	2,241,230	2,184,493	2,157,589	2,091,723	2,141,634	2,287,925	2,137,702
1,366,782	1,419,506	1,403,064	1,344,522	1,340,167	1,313,062	1,344,646	1,394,403	1,375,451
3,617,954	3,671,058	3,644,294	3,529,015	3,497,756	3,404,785	3,486,280	3,682,328	3,513,153
71,339	71,146	71,025	69,286	68,373	66,286	67,886	72,325	67,762
42,268	43,856	43,390	41,580	41,445	40,607	41,996	42,308	33,311
56,626	57,334	57,039	55,234	54,745	53,290	54,941	57,317	50,537
10,141	10,058	9,957	9,669	9,583	9,328	9,621	10,174	9,763
6,56	6,45	6,60	6,42	6,40	6,10	5,70	6,22	5,46
1,148	1,177	1,129	1,098	1,093	1,042	1,056	1,171	1,090
0,170	0,178	0,175	0,175	0,174	0,179	0,174	0,176	0,174
0,106	0,103	0,106	0,108	0,107	0,103	0,100	0,106	0,106
0,142	0,139	0,140	0,141	0,140	0,139	0,137	0,141	0,140

(a) Y compris les services rabatteurs (extra-muros).

(Tableau n° 43.)

Nombre de voyageurs transportés par ligne et

DÉSIGNATION DES LIGNES ET NATURE DES PLACES OCCUPÉES.		1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
1		2	3	4	5	6
Courbevoie — Étoile.....	1re classe.....	1,430,949	1,821,710	1,814,467	1,792,217	1,942,140
	2e classe.....	2,485,530	2,605,295	2,500,164	2,016,694	2,020,495
	Ensemble..	3,916,479	4,427,005	3,864,631	3,808,911	3,962,635
Suresnes — Courbevoie...	1re classe.....	134,895	150,891	136,142	86,901	56,821
	2e classe.....	355,335	340,117	321,109	277,655	159,700
	Ensemble..	490,230	491,008	457,251	364,556	216,521
Boulevard Bineau — Madeleine.....	1re classe.....	632,213	636,892	590,416	678,791	741,731
	2e classe.....	839,258	876,181	851,988	852,028	969,885
	Ensemble..	1,471,471	1,513,073	1,442,404	1,530,819	1,711,616
Levallois — Madeleine....	1re classe.....	643,330	637,546	597,330	787,490	875,414
	2e classe.....	1,137,846	1,141,783	1,068,885	1,132,968	1,178,523
	Ensemble..	1,781,176	1,779,329	1,666,215	1,920,458	2,053,937
Gennevilliers - Asnières — Boulevard Haussmann..	1re classe.....	979,232	1,288,621	1,365,516	1,432,424	1,476,331
	2e classe.....	1,770,393	1,827,725	1,873,805	2,111,116	2,109,603
	Ensemble..	2,749,625	3,116,346	3,239,321	3,543,540	3,585,934
Saint-Denis — Rue Taitbout	1re classe.....	1,034,654	1,077,614	1,052,246	1,275,128	1,472,932
	2e classe.....	1,859,305	1,885,005	1,699,339	1,762,325	1,938,962
	Ensemble..	2,893,959	2,962,619	2,751,585	3,037,453	3,411,894
Saint-Denis — Boulevard Haussmann.....	1re classe.....	785,972	850,157	792,399	865,241	875,966
	2e classe.....	1,297,120	1,449,680	1,365,620	1,243,103	1,208,895
	Ensemble..	2,083,092	2,299,837	2,158,019	2,108,344	2,084,861
Courbevoie — Madeleine..	1re classe.....	729,409	734,693	526,433	648,793	810,915
	2e classe.....	1,243,216	1,198,232	920,976	971,751	1,176,702
	Ensemble..	1,972,625	1,932,925	1,447,409	1,620,544	1,987,617
Aubervilliers — Place de la République.....	1re classe.....	976,702	1,400,296	1,693,162	1,724,311	1,822,877
	2e classe.....	1,725,959	2,354,829	1,934,480	2,052,035	1,842,770
	Ensemble..	2,702,661	3,755,125	3,627,642	3,776,346	3,665,647
Pantin — Place de la République.....	1re classe.....	896,485	1,296,239	1,482,984	1,356,875	1,393,656
	2e classe.....	720,373	1,071,019	891,997	1,144,954	1,229,418
	Ensemble..	1,616,858	2,367,258	2,374,981	2,501,829	2,623,074
Saint-Denis - Saint-Ouen — Boulevard Haussmann..	1re classe.....	"	"	61,062	66,574	103,816
	2e classe.....	"	"	134,886	151,617	174,171
	Ensemble..	"	"	195,948	218,191	277,987
Saint-Ouen-Landy (*a*).....	2e classe.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cimet"-Quatre-Chemins (*a*).	2e classe.....	.....	.....	.....	.....	.....
Noisy-le-Sec — Pantin (*a*)..	2e classe.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bineau — Bezons (*a*).....	2e classe.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pantin — Pré-St-Gervais...	2e classe.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux généraux.....	1re classe.....	8,243,841	9,894,659	10,112,157	10,714,745	11,572,599
	2e classe.....	13,434,335	14,749,866	13,113,249	13,716,246	14,009,124
	Ensemble..	21,678,176	24,644,525	23,225,406	24,430,991	25,581,723

Nota. — Pour les dates de l'ouverture à l'exploitation des diverses lignes, leur longueur exploitée, etc., voir le tableau inséré dans l'historique de la compagnie, ci-dessus page 152.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE (Réseau Nord), [Suite.]

par nature de place. (Période 1877-1890.) (Tableau n° 43.)

ANNÉES.								
1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
7	8	9	10	11	12	13	14	15
1,885,811	1,941,844	1,869,562	1,786,597	1,744,004	1,701,950	1,754,020	1,904,088	1,674,405
1,788,774	1,724,624	1,672,798	1,537,422	1,510,830	1,458,126	1,471,767	1,485,204	1,748,920
3,674,585	3,666,468	3,542,360	3,324,019	3,254,834	3,160,076	3,225,787	3,389,292	3,423,325
63,862	89,253	90,599	79,817	77,550	75,922	80,059	77,250	77,085
186,626	242,917	256,421	237,319	235,335	231,233	243,205	237,183	236,426
250,488	332,170	347,020	317,136	312,885	307,155	323,264	314,433	313,511
767,104	804,916	944,883	945,161	955,965	984,162	1,075,806	1,077,288	1,066,841
1,096,167	1,075,276	1,054,374	1,046,473	1,065,472	1,010,733	1,049,401	1,118,080	1,039,625
1,863,271	1,880,192	1,999,257	1,991,634	2,021,437	1,994,895	2,125,207	2,195,368	2,106,466
931,547	968,295	991,836	928,592	926,076	909,979	900,515	971,585	1,031,424
1,250,934	1,268,656	1,217,701	1,244,204	1,252,360	1,203,056	1,191,439	1,239,644	1,062,319
2,182,481	2,236,951	2,209,537	2,172,796	2,178,436	2,113,035	2,091,954	2,211,229	2,093,743
1,511,827	1,489,346	1,494,020	1,389,107	1,382,383	1,355,112	1,362,578	1,475,756	1,446,961
1,940,133	1,841,932	1,826,602	1,767,960	1,798,543	1,782,572	1,937,359	2,057,876	2,037,083
3,451,960	3,331,278	3,320,622	3,157,077	3,180,926	3,137,684	3,299,937	3,533,632	3,484,044
1,655,443	1,712,537	1,656,990	1,600,630	1,608,508	1,586,170	1,524,634	1,569,101	1,375,970
1,881,361	1,868,446	1,867,225	1,734,912	1,770,651	1,783,216	1,788,912	1,789,667	1,675,421
3,536,804	3,580,983	3,524,215	3,335,542	3,379,159	3,369,386	3,313,546	3,358,768	3,051,391
905,280	900,768	881,095	837,475	821,071	804,799	947,793	1,064,657	992,773
1,205,641	1,221,895	1,204,678	1,180,718	1,212,089	1,190,491	1,485,072	1,571,827	1,505,036
2,110,921	2,122,663	2,085,773	2,018,193	2,033,160	2,000,290	2,432,865	2,636,484	2,497,809
847,777	1,057,978	1,064,810	1,035,521	1,036,782	998,896	985,978	953,624	962,963
1,234,055	1,255,656	1,121,043	1,067,902	1,077,996	1,013,994	1,012,988	890,270	772,611
2,081,832	2,313,634	2,185,853	2,103,423	2,114,778	2,012,890	1,998,966	1,843,894	1,735,574
1,894,795	1,966,643	1,937,427	1,916,580	1,842,389	1,875,987	1,991,431	2,148,569	2,061,633
1,970,534	1,951,318	1,979,515	1,851,727	1,831,838	1,867,460	1,926,294	1,998,254	1,934,983
3,865,329	3,917,961	3,916,942	3,768,307	3,674,227	3,743,447	3,917,725	4,146,823	3,996,616
1,443,190	1,431,101	1,433,292	1,386,807	1,369,532	1,261,489	1,280,687	1,434,524	1,399,424
1,257,375	1,173,232	1,172,591	1,091,202	1,073,191	1,005,742	1,061,524	1,140,976	1,108,149
2,700,565	2,604,333	2,605,883	2,478,009	2,442,723	2,267,231	2,342,211	2,575,500	2,507,573
145,149	134,436	127,382	122,423	119,381	117,217	36,902	24,149	23,321
213,376	208,907	198,790	195,956	194,813	186,520	52,376	41,766	39,764
358,525	343,343	326,172	318,379	314,194	303,737	89,278	65,915	63,085
.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,803	26,122	26,756
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,564	139,757
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,431	45,579
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,176
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	94,221
12,051,785	12,497,117	12,491,896	12,028,710	11,883,641	11,676,683	11,940,403	12,700,591	11,112,800
14,024,976	13,832,859	13,571,738	12,955,795	13,023,118	12,733,143	13,239,140	13,615,864	13,490,826
26,076,761	26,329,976	26,063,634	24,984,505	24,906,759	24,409,826	25,179,543	26,316,455	25,603,626

(a) Services de rabattage.

(Tableau n° 44.)

Nombre de voyageurs transportés par ligne

DÉSIGNATION DES LIGNES ET DES SECTIONS.		1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
1		2	3	4	5	6
Courbevoie — Étoile	Intra-muros	3,916,479	4,427,005	1,358,524	1,517,280	1,603,508
	Extra-muros			2,506,107	2,291,631	2,359,127
	Ensemble	3,916,479	4,427,005	3,864,631	3,808,911	3,962,635
Suresnes — Courbevoie	Extra-muros	490,230	491,008	457,251	364,556	216,521
Boulevard Bineau — Madeleine	Intra-muros	1,471,471	1,513,073	927,250	1,015,201	1,175,727
	Extra-muros			515,154	515,618	535,889
	Ensemble	1,471,471	1,513,073	1,442,404	1,530,819	1,711,616
Levallois — Madeleine	Intra-muros	1,781,176	1,779,329	1,123,126	1,372,487	1,485,230
	Extra-muros			543,089	547,971	568,707
	Ensemble	1,781,176	1,779,329	1,666,215	1,920,458	2,053,937
Gennevilliers - Asnières — Boulevard Haussmann	Intra-muros	2,749,625	3,116,346	1,534,350	1,388,419	1,346,366
	Extra-muros			1,704,971	2,155,121	2,239,568
	Ensemble	2,749,625	3,116,346	3,239,321	3,543,540	3,585,934
Saint-Denis — Rue Taitbout	Intra-muros	2,893,959	2,962,619	648,248	780,940	1,175,924
	Extra-muros			2,103,337	2,256,513	2,235,970
	Ensemble	2,893,959	2,962,619	2,751,585	3,037,453	3,411,894
Saint-Denis — Boulevard Haussmann	Intra-muros	2,083,092	2,299,837	770,126	800,399	880,055
	Extra-muros			1,387,893	1,307,945	1,204,806
	Ensemble	2,083,092	2,299,837	2,158,019	2,108,344	2,084,861
Courbevoie — Madeleine	Intra-muros	1,972,625	1,932,925	676,215	768,927	917,227
	Extra-muros			771,194	851,617	1,070,390
	Ensemble	1,972,625	1,932,925	1,447,409	1,620,544	1,987,617
Aubervilliers — Place de la République	Intra-muros	2,702,661	3,755,125	2,191,971	2,237,598	2,158,179
	Extra-muros			1,435,671	1,538,748	1,507,468
	Ensemble	2,702,661	3,755,125	3,627,642	3,776,346	3,665,647
Pantin — Place de la République	Intra-muros	1,616,858	2,367,258	1,925,881	2,029,239	2,128,590
	Extra-muros			449,100	472,590	494,484
	Ensemble	1,616,858	2,367,258	2,374,981	2,501,829	2,623,074
Saint-Denis - Saint-Ouen — Boulevard Haussmann	Intra-muros	"	"	100,507	116,970	167,633
	Extra-muros	"	"	95,441	101,221	110,354
	Ensemble	"	"	195,948	218,191	277,987
Saint-Ouen-Landy (*a*)	Extra-muros	.....	.....	.....	.....	.....
Cimet^re^-Quatre-Chemins (*a*)	Extra-muros	.....	.....	.....	.....	.....
Noisy-le-Sec-Pantin (*a*)	Extra-muros	.....	.....	.....	.....	.....
Bineau-Bezons (*a*)	Extra-muros	.....	.....	.....	.....	.....
Pantin-Pré-St-Gervais (*a*)	Extra-muros	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux généraux	Intra-muros	21,678,176	24,644,525	11,256,198	12,027,460	13,038,439
	Extra-muros			11,969,208	12,403,531	12,543,284
	Ensemble	21,678,176	24,644,525	23,225,406	24,430,991	25,581,723

Nota. — Pour les dates de l'ouverture à l'exploitation des diverses lignes, leur longueur exploitée, etc., voir le tableau inséré dans l'historique de la compagnie, ci-dessus, page 152.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE (Réseau Nord). [Suite.]

et par section. (Période 1877 — 1890.) (Tableau n° 44.)

ANNÉES.								
1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
7	8	9	10	11	12	13	14	15
1,424,749	1,389,145	1,320,282	1,237,550	1,215,215	1,158,537	1,189,235	1,309,041	1,276,393
2,249,836	2,277,323	2,222,078	2,086,469	2,039,619	2,001,539	2,036,552	2,080,251	2,146,932
3,674,585	3,666,468	3,542,360	3,324,019	3,254,834	3,160,076	3,225,787	3,389,292	3,423,325
250,488	332,170	347,020	317,136	312,885	307,155	323,264	314,433	313,511
1,302,071	1,283,491	1,371,914	1,381,893	1,392,276	1,379,893	1,485,753	1,526,876	1,438,622
561,200	596,701	627,343	609,741	629,161	615,002	639,454	668,492	667,844
1,863,271	1,880,192	1,999,257	1,991,634	2,021,437	1,994,895	2,125,207	2,195,368	2,106,466
1,512,500	1,616,052	1,533,705	1,503,506	1,509,043	1,471,443	1,451,772	1,533,935	1,447,142
619,981	620,899	675,832	669,290	669,393	641,592	640,182	677,294	646,601
2,182,481	2,236,951	2,209,537	2,172,796	2,178,436	2,113,035	2,091,954	2,211,229	2,093,743
1,278,648	1,201,567	1,186,420	1,124,626	1,112,473	1,096,215	1,152,082	1,249,587	1,215,269
2,173,312	2,129,711	2,134,202	2,032,441	2,068,453	2,041,469	2,147,855	2,284,045	2,268,775
3,451,960	3,331,278	3,320,622	3,157,067	3,180,926	3,137,684	3,299,937	3,533,632	3,484,044
1,224,129	1,242,752	1,179,090	1,110,424	1,125,680	1,110,423	1,085,181	1,153,730	1,003,082
2,312,675	2,338,231	2,345,125	2,225,118	2,253,479	2,258,963	2,228,365	2,205,038	2,048,309
3,536,804	3,580,983	3,524,215	3,335,542	3,379,159	3,369,386	3,313,546	3,358,768	3,051,391
860,559	838,059	834,790	803,388	805,166	788,439	1,004,293	1,098,689	1,029,479
1,250,362	1,284,604	1,250,983	1,214,805	1,227,994	1,211,851	1,428,572	1,537,795	1,468,330
2,110,921	2,122,663	2,085,773	2,018,193	2,033,160	2,000,290	2,432,865	2,636,484	2,497,809
984,622	1,064,777	994,954	996,612	1,007,696	972,820	941,055	875,011	800,436
1,097,210	1,248,857	1,190,899	1,106,811	1,107,082	1,040,070	1,057,911	968,883	935,138
2,081,832	2,313,634	2,185,853	2,103,423	2,114,778	2,012,890	1,998,966	1,843,894	1,735,574
2,211,232	1,708,634	2,188,055	2,124,682	2,041,005	2,066,774	2,134,339	2,243,747	2,141,882
1,654,097	2,209,327	1,728,887	1,643,625	1,633,222	1,676,673	1,783,386	1,903,076	1,854,734
3,865,329	3,917,961	3,916,942	3,768,307	3,674,227	3,743,447	3,917,725	4,146,823	3,996,616
2,181,485	2,100,405	2,023,008	2,006,342	1,979,022	1,844,599	1,902,221	2,088,403	2,026,277
519,080	503,928	582,875	471,667	463,701	422,632	439,990	487,097	481,296
2,700,565	2,604,333	2,605,883	2,478,009	2,442,723	2,267,231	2,342,211	2,575,500	2,507,573
220,495	206,188	199,697	195,338	190,955	185,859	54,918	30,612	28,927
138,030	137,155	126,475	123,041	123,239	117,878	34,360	35,303	34,158
358,525	343,343	326,172	318,379	314,194	303,737	89,278	65,915	63,085
.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,803	26,122	26,756
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,564	139,757
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,431	45,579
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,176
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	94,221
13,250,490	12,651,070	12,831,915	12,484,361	12,378,531	12,075,002	12,400,849	13,109,631	12,407,509
12,826,271	13,678,906	13,231,719	12,500,144	12,528,228	12,334,824	12,778,694	13,206,824	13,196,117
26,076,761	26,329,976	26,063,634	24,984,505	24,906,759	24,409,826	25,179,543	26,316,455	25,603,626

(a) Services de rabattage.

(Tableau n° 45.)

Recettes annuelles de l'exploitation,

DÉSIGNATION DES LIGNES ET DES SECTIONS.		1877 (a)	1878.	1879.	1880.	1881.
1		2	3	4	5	6
Courbevoie — Étoile.....	Intra-muros..	—	631,116	157,365	185,634	202,777
	Extra-muros..	—		353,903	323,813	341,443
	Ensemble..	500,770		511,268	509,447	544,220
Suresnes — Courbevoie....	Extra-muros..	60,624		55,657	44,309	26,825
Boulevard Bineau — Madeleine.....	Intra-muros..	—	—	131,752	173,689	199,049
	Extra-muros..	—	—	69,440	69,310	71,412
	Ensemble..	203,506	206,206	201,192	242,999	270,461
Levallois — Madeleine....	Intra-muros..	—	—	152,563	223,055	241,538
	Extra-muros..	—	—	65,289	65,793	67,895
	Ensemble..	225,424	226,146	217,852	288,848	309,433
Gennevilliers - Asnières — Boulevard Haussmann..	Intra-muros..	—	—	111,854	168,269	227,045
	Extra-muros..	—	—	167,486	168,822	152,798
	Ensemble..	242,866	272,032	279,340	337,091	379,843
Saint-Denis — Rue Taitbout	Intra-muros..	—	—	77,731	117,739	223,021
	Extra-muros..	—	—	208,740	230,042	228,742
	Ensemble..	301,053	308,042	286,471	347,781	451,763
Saint-Denis — Boulevard Haussmann.....	Intra-muros..	—	—	97,020	120,330	149,116
	Extra-muros..	—	—	128,594	124,859	111,776
	Ensemble..	204,993	226,789	225,614	245,189	260,892
Courbevoie — Madeleine..	Intra-muros..	—	—	93,318	130,165	157,787
	Extra-muros..	—	—	93,524	105,663	136,686
	Ensemble..	225,444	242,441	186,842	235,828	294,473
Aubervilliers — Place de la République.....	Intra-muros..	—	—	378,759	402,206	396,819
	Extra-muros..	—	—	87,139	101,540	108,195
	Ensemble..	311,643	448,479	465,898	503,746	505,014
Pantin — Place de la République.....	Intra-muros..	—	—	335,733	364,818	392,387
	Extra-muros..	—	—	56,963	63,200	64,017
	Ensemble..	236,589	375,899	392,696	428,018	456,404
Saint-Denis - Saint-Ouen — Boulevard Haussmann...	Intra-muros..	"	—	14,270	19,607	30,269
	Extra-muros..	"	—	12,721	13,166	14,421
	Ensemble..	"	21,969	26,991	32,773	44,690
Saint-Ouen-Landy (*b*).....	Extra-muros..	.....	.....	.....	.....	.....
Cimetière-Quatre-Chem'(*b*).	Extra-muros..	.....	.....	.....	.....	.....
Pantin-Noisy-le-Sec(*b*).....	Extra-muros..	.....	.....	.....	.....	.....
Bineau-Bezons (*b*).....	Extra-muros..	.....	.....	.....	.....	.....
Pantin-Pré-St-Gervais	Extra-muros..	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux généraux.....	Intra-muros..	2,501,970	2,959,119	1,550,365	1,905,512	2,219,808
	Extra-muros..			1,299,456	1,310,517	1,324,210
	Ensemble..	2,501,970	2,959,119	2,849,821	3,216,029	3,544,018

Nota. — Pour les dates d'ouverture à l'exploitation, la longueur et la durée des trajets, etc., voir le résumé historique et statistique de la compagnie, ci-dessus, page 162.

Les recettes des années 1874 (origine de l'exploitation), 1875 et 1876 se sont élevées respectivement aux chiffres suivants, dont la répartition par ligne fait défaut : 1874, 172,000 fr.; 1875, 768,859 fr.; 1876, 1,462,240 fr.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE (Réseau Nord). [Suite.]

par ligne et par section. (Période 1877 — 1890.) (Tableau n° .)

ANNÉES.

1882. 7	1883. 8	1884. 9	1885. 10	1886. 11	1887. 12	1888. 13	1889. 14	1890. 15
182,355	179,193	174,561	162,997	159,643	153,117	158,752	174,307	166,844
331,474	337,758	326,240	310,326	301,568	295,828	302,779	316,445	308,232
513,829	516,951	500,801	473,323	461,211	448,945	461,531	490,752	475,076
80,966	41,426	43,146	39,336	38,755	38,048	40,132	38,955	38,755
211,448	211,498	234,362	241,228	242,820	239,467	259,257	268,701	251,218
73,821	78,022	82,522	81,172	83,746	82,704	86,835	90,743	91,944
285,269	289,520	316,884	322,400	326,566	322,171	346,092	359,444	343,162
247,135	257,300	252,860	253,516	153,516	244,903	241,825	259,838	247,148
74,103	73,510	79,540	79,661	79,805	76,601	76,909	83,363	84,992
321,238	330,810	332,400	333,177	333,321	321,504	318,734	343,201	332,140
213,389	201,480	200,228	193,283	187,992	182,300	188,384	205,737	197,240
151,803	149,734	149,690	141,723	144,008	141,621	146,762	157,133	155,762
365,192	351,214	349,918	335,006	332,000	323,921	335,146	362,870	353,002
235,050	242,407	228,801	216,503	218,087	212,178	206,639	225,512	191,339
243,725	246,837	245,519	233,577	236,649	235,601	229,267	227,842	208,552
478,775	489,244	474,320	450,080	454,736	447,779	435,906	453,354	399,891
145,179	143,411	142,361	138,976	138,611	134,526	169,686	187,672	171,695
120,033	123,881	118,348	115,777	115,647	113,873	129,335	140,469	133,316
265,212	267,292	260,709	254,753	254,258	248,399	299,021	328,141	305,011
165,994	181,867	178,793	181,532	183,715	176,687	169,905	158,406	144,158
140,023	164,533	157,990	147,361	147,165	138,618	141,364	132,641	130,908
306,017	346,400	336,783	328,893	330,880	315,305	311,269	291,047	275,066
408,759	410,826	407,012	392,651	376,130	380,785	392,047	417,833	394,184
118,802	123,745	124,209	120,958	118,870	121,724	130,358	139,736	136,296
527,561	534,571	531,221	513,609	495,000	502,509	522,405	557,569	530,480
405,272	388,853	388,952	370,937	364,429	336,480	345,611	384,552	368,861
63,971	62,318	59,736	59,030	58,270	53,464	55,757	61,631	61,024
469,243	451,171	448,688	429,967	422,699	389,944	401,368	446 183	429,885
36,591	34,717	33,300	32,870	32,646	31,280	9,529	5,368	5,016
18,059	17,743	16,124	15,601	15,684	14,980	4,206	2,246	2,175
54,650	52,460	49,424	48,471	48,330	46,260	13,735	7,614	7,191
.....	.....	.....	.....	.....	.....	940	1,306	1,338
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	478	6,987
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,414	6,836
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,623
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,710
2,251,172	2,251,552	2,241,230	2,184,493	2,157,589	2,091,723	2,141,634	2,287,925	2,137,702
1,366,782	1,419,506	1,403,064	1,344,522	1,340,167	1,313,062	1,344,646	1,394,403	1,375,451
3,617,954	3,671,058	3,644,294	3,529,015	3,497,756	3,404,785	3,486,280	3,682,328	3,513,153

(a) Les sommes partielles inscrites dans la colonne 2 ont été calculées à l'aide de moyennes et ne doivent être considérées que comme étant approximatives; leur ensemble accuse, du reste, une légère différence de 10,942 fr. en plus par rapport au total général emprunté au rapport annuel de la compagnie.

(b) Services de rabattage.

(Tableau n° 46.)

Renseignements statistiques concernant l'année 1890.

ÉLÉMENTS D'EXPLOITATION.	COURBEVOIE — ÉTOILE.	COURBEVOIE — COURBEVOIE.	COURBEVOIE — MADELEINE.	BOULEVARD BINEAU — MADELEINE.	LEVALLOIS — MADELEINE.
1	2	3	4	5	6
1° LONGUEUR DU PARCOURS :					
Intra-muros..... (*mètres*).	1,150	"	3,116	3,116	2,930
Extra-muros..... (*Idem.*).	2,330	2,920	3,624	1,654	1,780
ENSEMBLE..... (*Idem.*)..	3,480	2,920	6,740	4,770	4,710
2° NOMBRE DE JOURNÉES DE VOITURES...	2,946	769	2,190	2,914	2,923
3° NOMBRE DE COURSES EFFECTUÉES :					
Pendant l'année.....	87,394	25,365	37,755	59,580	58,520
Moyenne par jour.....	239	69	103	163	160
4° PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VOITURES :					
Total pendant l'année..... (*kilom.*).	304,131	74,066	254,469	284,196	275,630
Moyen par voiture et par jour.... (*mètres*).	110,870	96,315	116,196	97,527	94,296
5° NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS :					
Par trajet direct. — Intérieur.....	1,370,888	75,998	781,108	779,311	721,355
Par trajet direct. — Impériale.....	1,703,959	235,557	758,353	993,131	1,010,213
Par trajet direct. — ENSEMBLE.....	3,074,847	311,555	1,539,461	1,772,442	1,731,568
Par correspondance ou franchise. — Intérieur.....	303,517	1,087	181,855	287,530	310,069
Par correspondance ou franchise. — Impériale.....	44,961	869	14,258	46,494	52,106
Par correspondance ou franchise. — ENSEMBLE.....	348,478	1,956	196,113	334,024	362,175
Nombre total de voyageurs transportés..	3,423,325	313,511	1,735,574	2,106,466	2,093,743
Par section. — Intra-muros.....	1,276,393	"	800,436	1,438,622	1,447,142
Par section. — Extra-muros.....	2,146,932	313,511	935,138	667,844	646,601
Par voiture et par jour. — Intérieur.....	568	100	440	4,528,080	3,745,280
Par voiture et par jour. — Impériale.....	594	307	353	2,106,466	2,093,743
Nombre moyen de voyageurs — par course.....	39	12	46	35	36
Nombre de places — offertes.....	8,040,248	760,950	5,210,190	4,528,080	3,745,280
Nombre de places — occupées.....	3,423,325	313,511	1,735,574	2,106,466	2,093,743
6° RECETTES DE L'EXPLOITATION (1) :					
Recettes brutes annuelles. — Intra-muros.. (*francs*).	166,844	"	144,158	251,218	247,148
Recettes brutes annuelles. — Extra-muros... (*Idem.*)	308,232	38,755	130,908	91,943	84,992
Recettes brutes annuelles. — ENSEMBLE (*Idem.*).	475,076	38,755	275,066	343,161	332,140
Recettes kilométriques annuelles. — Intra-muros . (*Idem.*).	145,082	"	46,267	80,622	84,351
Recettes kilométriques annuelles. — Extra-muros. (*Idem.*).	132,288	13,272	36,123	55,588	47,748
Recettes kilométriques annuelles. — ENSEMBLE (*Idem.*)	136,516	13,272	40,811	71,942	70,518
Recettes journalières par voiture. — Intra-muros.. (*fr. c.*).	56 63	"	65 82	86 21	84 55
Recettes journalières par voiture. — Extra-muros. (*Idem*).	104 63	50 40	59 78	31 55	29 08
Recettes journalières par voiture. — ENSEMBLE (*Idem.*).	161 26	50 40	125 60	117 77	113 63
Recette par kilomètre parcouru..... (*fr. c.*).	1 45	0 52	1 08	1 21	1 21

(1) Déduction faite des recettes accessoires.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE. (Réseau Nord.) [Fin.]

(Parcours, voyageurs et recettes par ligne.)

(Tableau n° 46.)

DÉSIGNATION DES LIGNES.

GENNEVILLIERS—ASNIÈRES, — BOULEVARD HAUSSMANN. 7	SAINT-DENIS — BOULEVARD HAUSSMANN. 8	SAINT-DENIS, SAINT-OUEN — BOULEVARD HAUSSMANN. 9	SAINT-DENIS — RUE TAITBOUT. 10	AUBER-VILLIERS — PLACE DE LA RÉPUBLIQUE. 11	PANTIN — PLACE DE LA RÉPUBLIQUE. 12	QUATRE-CHEMINS — CIMETIÈRE PARISIEN. (Rebattage.) 13	AUTRES rebattages. (*) 14	TOTAUX. 15
2,880	2,865	2,865	3,805	4,570	4,610	"	(Pour mémoire.)	31,907
4,780	4,535	2,575	4,495	2,155	1,550	830	9,840	33,228
7,660	7,400	5,440	8,300	6,725	6,160	830	9,840	65,135
3,288	3,285	124	3,650	4,181	3,714	565	1,298	31,847
90,137	46,085	1,478	48,201	65,098	63,475	13,732	56,251	653,071
159	126	23	132	178	174	38	161	1,725
382,180	341,030	8,040	400,069	437,784	391,006	11,398	84,504	3,248,503
116,235	103,814	64,838	109,608	104,708	105,278	20,173	65,103	102,710
1,202,047	804,025	18,620	1,273,417	1,710,809	1,047,635	"	"	9,785,213
2,005,944	1,482,235	39,064	1,667,570	1,915,506	1,087,744	139,745	190,679	13,229,700
3,207,991	2,286,260	57,684	2,940,987	3,626,315	2,135,379	139,745	190,679	23,014,913
244,914	188,748	4,701	102,553	350,824	351,789	6	47	2,327,640
31,139	22,801	700	7,851	19,477	20,405	6	6	261,073
276,053	211,549	5,401	110,404	370,301	372,194	12	53	2,588,713
3,484,044	2,497,809	63,085	3,051,391	3,996,616	2,507,573	139,757	190,732	25,603,626
1,215,269	1,020,479	28,927	1,003,082	2,141,882	2,026,277	"	"	12,407,509
440	302	188	377	493	377	"	"	380
619	458	321	459	463	298	247	147	424
2,268,775	1,468,330	34,158	2,048,309	1,854,734	481,296	139,757	190,732	13,196,117
60	54	42	63	61	39	10	3	41
6,601,568	4,424,160	88,680	6,651,738	8,869,616	5,839,700	411,960	1,161,630	56,333,800
3,484,044	2,497,809	63,085	3,051,391	3,996,616	2,507,573	139,757	190,732	25,603,626
197,240	171,695	5,016	191,339	394,184	368,861	"	"	2,137,702
155,762	133,316	2,175	208,552	136,296	61,024	6,987	16,507	1,375,451
353,002	305,011	7,191	399,891	530,480	429,885	6,987	16,507	3,513,153
68,486	59,928	1,751	50,286	86,255	80,013	"	"	66,998
32,586	29,397	845	46,396	63,246	34,871	8,418	1,678	41,394
46,084	41,218	1,322	48,180	78,882	69,787	8,418	1,678	53,936
59 99	52 27	40 45	52 42	94 28	99 32	"	"	67 12
47 37	40 59	17 54	57 14	32 60	16 42	12 37	12 72	43 19
107 36	92 86	57 99	109 56	126 88	115 74	12 37	12 72	110 31
0 92	0 89	0 89	1 00	1 21	1 10	0 61	0 20	1 07

(*) 1° Saint-Ouen–Chemin-du-Landy; 2° Pantin–Noisy-le-Sec; 3° Pantin–Pré-Saint-Gervais; 5° Bineau–Besons. Ces services sont desservis au moyen d'omnibus.

Renseignements généraux concernant l'ensemble

TABLEAU N° 47.)

ÉLÉMENTS.			1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
1			2	3	4	5	6
Longueurs exploitées.	Intra-muros.....	(*mètres*).	—	—	46,343	46,343	46,343
	Extra-muros.....	(*Idem.*).	—	—	24,849	24,849	24,849
	TOTALES....	(*Idem.*).	43,737	71,035	71,192	71,192	71,192
DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT :							
Pour l'ensemble du réseau.	Voies ferrées....	(*francs*).	—	—	9,203,619	9,177,834	9,183,869
	Matériel roulant .	(*Idem.*).	—	—	12,269,626	8,635,930	8,651,422
	TOTALES....	(*Idem.*).	15,885,581	19,927,700	21,473,245	17,813,764	17,835,291
Par kilomètre de voie.	Voies ferrées....	(*Idem.*).	—	—	129,279	128,917	129,001
	Matériel roulant..	(*Idem.*).	—	—	172,345	121,304	121,523
	TOTALES....	(*Idem.*).	363,207	280,534	301,624	250,221	250,524
RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION :							
Nombre total de courses par année.....			—	—	—	618,906	588,380
Parcours kilométrique des cars.....			2,185,000	3,816,300	3,608,462	3,926,906	3,725,268
Nombre total de voyageurs transportés par année.	Intra-muros.....		—	—	16,417,934	17,434,604	17,343,286
	Extra-muros		—	—	7,437,520	8,086,762	8,222,680
	TOTAL.....		14,923,459	25,690,688	23,855,454	25,521,366	25,565,966
Nombre moyen de voyageurs transportés	par jour.....		60,175	76,689	65,357	69,730	70,044
	par course.....		—	—	—	41	44
	par kilomètre parcouru....		6f 82	6f 73	6f 62	6f 50	6f 86
Recettes brutes annuelles (réseau entier).	Intra-muros.....	(*francs*)	—	—	2,707,606	2,798,535	2,875,655
	Extra-muros	(*Idem.*)	—	—	592,313	658,758	661,852
	TOTAL.....	(*Idem.*)	2,507,082	3,960,727	3,299,919	3,457,293	3,537,507
Recettes brutes annuelles par kilomètre de trafic.	Intra-muros.....	(*Idem.*)	—	—	58,425	60,387	62,052
	Extra-muros.....	(*Idem.*)	—	—	23,836	26,510	26,635
	TOTAL.....	(*Idem.*)	57,322	55,757	46,352	48,563	49,689
Recette moyenne	par jour.....	(*Idem.*)	10,029	11,823	9,401	9,446	9,692
	par course.....	(*fr. c.*)	—	—	—	5,59	6,01
	par kilomètre parcouru.....	(*Idem.*)	1,100	0,972	0,914	0,880	0,949
	par voyageur Intra-muros.	(*Idem*)	—	—	0,164	0,161	0,166
	par voyageur Extra-muros.	(*Idem.*)	—	—	0,079	0,081	0,080
	par voyageur ENSEMBLE.	(*Idem.*)	0,168	0,154	0,138	0,136	0,138

NOTA. — Pour les résultats d'exploitation par ligne, voir les tableaux n°s 48 à 50, ci-après.

DE TRAMWAYS (Réseau Sud.)

du réseau. (Période 1877 — 1890.)

(Tableau n° 47.)

ANNÉES								
1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890. (a)
7	8	9	10	11	12	13	14	15
46,343	46,343	46,343	46,343	46,343	46,343	46,343	46,343	45,332
24,849	24,849	24,849	24,849	24,849	24,849	24,849	24,849	27,923
71,192	71,192	71,192	71,192	71,192	71,192	71,192	71,192	(a) 73,255
9,183,869	9,183,869	9,183,869	9,183,869	9,183,869	9,183,869	9,183,869	9,183,869	9,183,869
8,776,610	8,776,610	8,776,610	8,776,610	8,776,610	8,776,610	8,776,610	8,776,610	8,776,610
17,960,479	17,960,479	17,960,479	17,960,479	17,960,479	17,960,479	17,960,479	17,960,479	17,960,479
129 001	129,001	129,001	129,001	129,001	129,001	129,001	129,001	129,001
123,281	123,281	123,281	123,281	123,281	123,281	123,281	123,281	123,281
252,282	252,282	252,282	252,282	252,282	252,282	252,282	252,282	252,282
599,330	593,125	591,822	587,104	573,196	600,517	624,334	679,008	678,518
3,820,681	3,799,967	3,746,751	3,712,182	3,629,687	3,775,297	3,901,410	4,149,471	4,145,970
17,537,093	18,317,087	18,184,379	17,817,800	17,221,653	17,009,353	17,588,147	21,582,894	18,822,074
8,741,008	8,265,111	7,961,645	7,776,429	7,510,719	7,249,055	7,246,501	7,518,175	7,432,479
26,278,101	26,582,198	26,146,024	25,594,229	24,732,372	24,258,408	24,834,648	29,101,069	26,254,553
71,995	72,828	71,437	70,121	67,760	66,461	67,854	79,729	71,930
45	45	44	42	43	40	40	43	39
6' 90	7' 00	6' 98	6' 90	6' 80	6' 44	6' 37	7' 01	6' 33
3,253,876	3,148,526	3,161,056	3,015,301	2,993,708	2,952,528	3,045,400	3,750,241	3,257,495
714,752	718,531	697,313	662,285	652,941	630,101	634,354	654,060	650,013
3,968,628	3,867,057	3,858,369	3,677,586	3,646,649	3,582,629	3,679,754	4,404,301	3,907,508
70,213	67,939	68,210	65,065	64,599	63,710	61,399	80,924	71,859
28,638	28,916	28,062	26,652	26,276	25,357	25,528	26,321	23,279
54,903	54,318	54,196	51,657	51,222	50,323	51,687	61,865	53,341
10,873	10,595	10,542	10,076	9,991	9,815	10,054	12,067	10,706
6,62	6,52	6,52	6,26	6,36	5,96	5,81	6,49	5,76
1,039	1,018	1,029	0,991	1,004	0,949	0,943	1,061	0,942
0,186	0,171	0,174	0,168	0,174	0,173	0,173	0,174	0,172
0,081	0,086	0,088	0,085	0,087	0,087	0,088	0,087	0,087
0,151	0,145	0,148	0,144	0,148	0,149	0,148	0,151	0,149

(a) Y compris le service rabatteur de Villejuif.

(Tableau n° 48.)

Nombre de voyageurs transportés par ligne et

DÉSIGNATION DES LIGNES ET DES SECTIONS.		1877(a).	1878.	1879.	1880.	1881.
1		2	3	4	5	6
Saint-Germain-des-Prés–Fontenay-aux-Roses	Intra-muros	—	—	1,826,244	2,039,072	2,030,979
	Extra-muros	—	—	2,271,257	2,223,758	2,200,639
	Ensemble	3,313,470	4,466,921	4,097,501	4,262,830	4,231,618
Gare Montparnasse–Étoile	Intra-muros	3,408,735	4,731,493	3,312,910	3,480,929	3,539,047
Gare Montparnasse–Bastille	Intra-muros	3,012,710	3,862,583	3,495,137	3,725,319	3,817,481
Place Walhubert-Villejuif(b)	Intra-muros	—	—	539,400	627,573	599,655
	Extra-muros	—	—	398,468	493,130	499,558
	Ensemble	2,299,500	(c) 897,804	937,868	1,120,703	1,099,213
Saint-Germain-des-Prés–Clamart	Intra-muros	—	—	1,598,514	1,759,200	1,774,025
	Extra-muros	—	—	1,139,499	1,337,175	1,290,637
	Ensemble	1,484,340	2,939,579	2,738,013	3,096,375	3,064,662
Place de la Nation–Montreuil	Intra-muros	—	—	644,881	691,655	739,659
	Extra-muros	—	—	955,958	1,051,918	1,099,979
	Ensemble	794,328	1,697,729	1,600,839	1,743,573	1,839,638
Place de la Bastille–Charenton	Intra-muros	—	—	1,629,458	1,515,172	1,622,338
	Extra-muros	—	—	1,247,051	1,394,386	1,497,677
	Ensemble	593,136	2,568,507	2,876,509	2,909,558	3,120,015
Place Walhubert–Place de la Nation	Intra-muros	17,240	718,813	606,421	632,497	687,032
Square Cluny–Ivry	Intra-muros	"	—	910,023	1,037,132	1,044,698
	Extra-muros	"	—	315,115	343,432	337,008
	Ensemble	"	1,105,680	1,225,138	1,380,564	1,381,706
Square Cluny–Vitry	Intra-muros	"	—	1,470,168	1,739,266	1,259,293
	Extra-muros	"	—	863,863	1,097,394	1,156,363
	Ensemble	"	1,819,312	2,334,031	2,836,660	2,415,656
Avenue d'Antin–Vanves	Intra-muros	"	—	384,778	186,789	229,079
	Extra-muros	"	—	246,309	145,569	140,819
	Ensemble	"	882,867	631,087	332,358	369,898
Totaux généraux	Intra-muros	—	—	16,417,934	17,434,604	17,343,286
	Extra-muros	—	—	7,437,520	8,086,762	8,222,680
	Ensemble	14,923,459	25,690,688	23,855,454	25,521,366	25,565,966

Nota. — Pour les dates d'ouverture à l'exploitation, la longueur et la durée des trajets, etc., voir le résumé historique et statistique de la compagnie, ci-dessus, page 153.

(a) Les nombres de la colonne 2 ne sont donnés que comme étant tout à fait approximatifs. A défaut de données précises, on les a calculés à l'aide de moyennes, dont l'ensemble des produits, portés dans cette colonne, est supérieur au nombre total fourni par le rapport de la compagnie. Cet excédent s'explique en ce sens que, dans les constatations qui ont été faites, les voyageurs ont été comptés au cadran, et, le comptage se faisant au départ de chaque section de ligne, certains voyageurs sont comptés plusieurs fois.

DE TRAMWAYS (Réseau Sud). [Suite.]

par section. (Période 1877 — 1890.)

(Tableau n° 48.)

ANNÉES.								
1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
7	8	9	10	11	12	13	14	15
2,017,392	2,113,584	2,168,655	2,047,695	2,056,969	2,033,206	2,054,584	2,301,934	2,180,906
2,084,465	2,074,548	2,125,613	2,205,405	2,059,667	2,011,630	2,041,843	2,141,951	2,143,479
4,101,857	4,188,132	4,294,268	4,253,100	4,116,636	4,044,836	4,096,427	4,443,885	4,324,385
2,607,162	3,586,421	3,674,905	3,613,048	3,586,558	3,614,456	4,081,088	6,493,067	4,701,842
4,139,670	4,219,001	4,352,700	4,238,019	4,240,750	4,222,232	4,387,812	5,187,189	4,694,073
647,750	616,116	605,858	560,098	561,290	492,989	470,210	499,050	460,959
573,842	566,287	442,572	503,216	535,093	486,309	463,948	506,192	(c) 537,003
1,221,592	1,182,403	1,048,430	1,063,314	1,096,383	979,298	934,158	1,005,242	997,962
1,811,365	1,780,397	1,538,305	1,397,370	1,378,151	1,326,793	1,301,044	1,382,537	1,331,282
1,384,078	1,373,755	1,255,789	1,151,956	1,134,514	1,077,766	1,078,484	1,078,447	1,071,002
3,195,443	3,154,152	2,794,094	2,549,326	2,512,665	2,404,559	2,379,528	2,460,984	2,402,284
726,835	590,919	546,168	511,277	499,563	467,629	477,448	492,464	465,503
1,299,280	933,639	916,569	868,669	881,950	843,988	869,969	899,205	890,535
2,026,115	1,524,558	1,462,737	1,379,946	1,381,513	1,311,617	1,347,417	1,391,669	1,356,038
1,751,391	1,731,126	1,689,704	1,633,548	1,554,200	1,652,649	1,562,240	1,630,484	1,558,159
1,651,878	1,600,266	1,558,450	1,478,771	1,348,605	1,376,274	1,341,144	1,280,926	1,236,024
3,403,269	3,331,392	3,248,154	3,112,319	2,902,805	3,028,923	2,903,384	2,911,410	2,794,183
674,857	574,360	543,218	501,849	493,235	474,258	455,865	527,070	496,946
1,091,907	1,074,534	1,051,051	1,407,421	972,289	924,649	977,968	1,031,247	932,860
373,109	382,140	375,792	372,749	351,595	336,443	343,147	353,787	342,684
1,465,016	1,456,674	1,426,843	1,780,170	1,323,884	1,261,092	1,321,115	1,385,034	1,275,544
1,842,024	1,811,012	1,790,952	1,696,629	1,661,654	1,587,914	1,597,916	1,673,189	1,742,134
1,237,851	1,203,303	1,152,505	1,069,489	1,069,238	995,729	980,658	1,032,457	1,048,861
3,079,875	3,014,315	2,943,457	2,766,118	2,730,892	2,583,643	2,578,574	2,705,646	2,790,995
226,740	219,617	222,863	210,846	216,994	212,578	221,972	364,663	257,410
136,505	131,173	134,355	126,174	130,057	120,916	127,308	225,210	162,891
363,245	350,790	357,218	337,020	347,051	333,494	349,280	589,873	420,301
17,537,093	18,317,087	18,184,379	17,817,800	17,221,653	17,009,353	17,588,147	21,582,894	18,822,074
8,741,008	8,265,111	7,961,645	7,776,429	7,510,719	7,249,055	7,246,501	7,518,175	7,432,479
26,278,101	26,582,198	26,146,024	25,594,229	24,732,372	24,258,408	24,834,648	29,101,069	26,254,553

(*b*) La ligne de la place Walhubert à Villejuif n'existe que depuis le 18 avril 1878. Elle a remplacé, à partir de cette date, l'ancienne ligne du square Cluny à Villejuif, exploitée jusqu'au 17 avril 1878 inclusivement.

(*c*) Y compris le service rabatteur de l'Asile départemental à Villejuif pour 43,478 voyageurs.

(Tableau n° 49)

Recettes brutes par ligne

DÉSIGNATION DES LIGNES ET DES SECTIONS. 1		1877 (a). 2	1878. 3	1879. 4	1880. 5	1881 6
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
St-Germain-des-Prés – Fontenay-aux-Roses.	Intra-muros	—	—	324,190	350,225	348,501
	Extra-muros	—	—	159,279	163,568	164,800
	Ensemble	540,974	583,706	483,469	513,793	513,301
Gare Montparnasse – Étoile	Intra-muros	665,588	921,208	603,429	573,035	588,329
Gare Montparnasse – Bastille	Intra-muros	543,923	662,670	626,147	635,025	656,424
Place Walhubert–Villejuif	Intra-muros	—	—	80,586	97,086	93,034
	Extra-muros	—	—	27,996	33,773	35,240
	Ensemble	413,841	116,299	108,582	130,859	128,274
St-Germain-des-Prés–Clamart	Intra-muros	—	—	274,787	285,590	294,642
	Extra-muros	—	—	112,377	128,592	117,422
	Ensemble	242,044	442,790	387,164	414,182	412,064
Place de la Nation–Montreuil	Intra-muros	—	—	53,646	57,178	61,037
	Extra-muros	—	—	55,719	63,267	66,399
	Ensemble	79,849	161,231	109,365	120,445	127,436
Place de la Bastille–Charenton	Intra-muros	—	—	191,560	228,319	235,198
	Extra-muros	—	—	92,009	105,134	111,514
	Ensemble	81,294	339,887	283,569	333,453	346,712
Place Walhubert–Place de la Nation	Intra-muros	3,084	126,937	97,688	94,518	104,149
Square Cluny–Ivry	Intra-muros	"	—	146,420	162,951	168,246
	Extra-muros	"	—	44,915	50,281	47,391
	Ensemble	"	189,719	191,355	213,232	215,637
Square Cluny–Vitry	Intra-muros	"	—	239,372	279,647	286,099
	Extra-muros	"	—	83,264	103,170	108,902
	Ensemble	"	283,566	322,636	382,817	395,001
Avenue d'Antin – Vanves	Intra-muros	"	—	69,781	34,961	44,996
	Extra-muros	"	—	16,754	10,973	10,184
	Ensemble	"	132,714	86,535	45,934	55,180
Totaux généraux	Intra-muros	—	—	2,707,606	2,798,535	2,875,655
	Extra-muros	—	—	592,313	658,758	661,852
	Ensemble	2,507,082	3,960,727	3,299,919	3,457,293	3,537,507

Nota. — Pour les dates d'ouverture à l'exploitation, la longueur des trajets, etc., voir le tableau inséré dans le *Résumé historique et statistique* de la compagnie des tramways-sud, ci-dessus, page 158.

(a) Les *recettes par ligne inscrites* dans cette colonne ne sont données que sous toutes réserves ; leur ensemble ne reproduit pas exactement la recette totale (fournie par le rapport de la compagnie), parce que les calculs n'ont pu être établis qu'à l'aide de moyennes embrassant généralement la période comprise entre le 1er juillet de l'année précédente et le 1er juillet de l'année suivante.

DE TRAMWAYS (Réseau Sud.) [Suite.]

et par section. (Période 1877 — 1890.) (Tableau n° 49.)

ANNÉES

1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
7	8	9	10	11	12	13	14	15
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
354,026	369,495	379,040	357,999	356,600	354,074	359,229	405,489	380,143
157,771	157,982	159,801	155,289	154,691	152,149	155,530	161,840	166,490
511,797	527,477	538,841	513,288	511,291	506,223	514,759	567,329	546,633
629,333	613,643	631,477	628,400	634,028	638,753	716,687	1,152,469	831,021
738,623	747,433	793,014	750,278	758,067	751,616	774,496	902,561	827,775
107,015	101,380	101,263	95,074	96,130	83,222	78,795	82,433	76,095
40,806	40,308	38,100	36,209	38,042	34,972	33,591	36,032	(b) 36,537
147,821	141,688	139,383	131,283	134,172	118,194	112,386	118,465	112,632
311,486	306,624	268,482	241,816	237,074	228,312	224,618	237,162	226,868
128,571	126,143	116,748	107,679	105,285	100,138	100,488	100,850	100,918
440,057	432,767	385,230	349,495	342,359	328,450	325,106	338,012	327,786
87,696	81,564	75,277	70,929	70,206	65,863	68,004	68,712	64,299
82,197	93,200	91,620	86,247	87,989	84,312	86,997	89,920	89,053
169,893	174,764	116,897	157,176	158,195	150,175	155,001	158,632	153,352
299,561	294,475	287,998	276,189	261,544	278,629	263,786	274,730	261,657
123,493	120,390	116,553	108,767	102,596	102,823	101,160	96,322	93,397
423,054	414,865	404,551	384,956	364,140	381,452	364,946	371,052	355,054
106,981	89,923	87,213	82,566	80,362	78,164	74,633	84,908	79,876
187,059	182,959	178,639	170,922	164,224	156,296	165,406	174,720	157,009
54,695	56,121	54,196	54,559	51,043	48,956	50,536	51,412	49,911
241,754	239,080	232,835	225,481	215,267	205,252	215,942	226,138	206,920
386,084	316,736	314,009	297,891	290,899	274,005	273,786	290,321	301,654
117,486	114,778	110,533	104,263	103,688	97,807	96,645	101,256	102,333
443,570	431,514	424,542	402,154	394,587	371,812	370,431	391,577	403,987
46,012	44,294	44,624	43,237	44,574	43,594	45,960	76,730	51,098
9,733	9,609	9,762	9,272	9,607	8,944	9,407	16,428	11,374
55,745	53,903	54,386	52,509	54,181	52,538	55,367	93,158	62,472
3,253,876	3,148,526	3,161,056	3,015,301	2,993,708	2,952,528	3,045,400	3,750,241	3,257,495
714,752	718,531	697,313	662,285	652,941	630,101	634,354	654,060	650,013
3,968,628	3,867,057	3,858,369	3,667,586	3,646,649	3,582,629	3,679,754	4,404,301	3,907,508

(b) Y compris le service roulleur de l'Asile départemental à Villejuif (6,521 fr. 70).

(Tableau n° 50.) *Renseignements statistiques concernant l'année 1890.*

ÉLÉMENTS D'EXPLOITATION.		St-Germain-des-Prés-Fontenay-aux-Roses.	Étoile-Gare-Montparnasse.	Gare Montparnasse-Bastille.	Place Walhubert-Villejuif.
1		2	3	4	5
1° Longueur du parcours :					
Intra-muros	(*mètres*)	4,192	4,196	5,045	3,849
Extra-muros	(*mètres*)	4,876	"	"	1,830
Ensemble	(*mètres*)	9,068	4,196	5,045	5,679
2° Nombre de journées de voitures		4,709	6,760	6,219	1,825
3° Nombre de courses effectuées :					
Pendant l'année		75,967	136,953	120,902	35,730
Moyenne par jour		208	375	331	98
4° Nombre de places offertes		10,585,682	6,491,143	5,760,782	5,097,904
5° Nombre de voyageurs transportés :					
Par trajet direct — Intérieur		2,072,906	2,129,739	2,296,304	410,800
Par trajet direct — Impériale		1,831,832	1,881,272	1,853,737	503,497
Ensemble		3,904,738	4,011,011	4,150,041	914,297
Par correspondance — Intérieur / Impériale		419,647	690,831	544,032	40,187
Nombre total de voyageurs transportés		4,324,385	4,701,842	4,694,073	954,484
Répartition du mouvement — Intra-muros		2,180,906	4,701,842	4,694,073	460,959
Répartition du mouvement — Extra-muros		2,143,479	"	"	493,525
Nombre moyen de voyageurs transportés — par jour		11,848	12,882	12,860	2,615
Nombre moyen de voyageurs transportés — par journée de voit^re		918	696	755	523
Nombre moyen de voyageurs transportés — par course		57	34	38	26
5° Recettes de l'exploitation (a) :					
Recettes brutes annuelles — Intra muros	(*francs*)	380,143	831,021	827,775	76,095
Recettes brutes annuelles — Extra-muros	(*francs*)	166,490	"	"	30,015
Recettes brutes annuelles — Ensemble	(*francs*)	546,633	831,021	827,775	106,110
Recettes kilométriques annuelles — Intra-muros	(*francs*)	90,683	198,051	164,078	19,770
Recettes kilométriques annuelles — Extra-muros	(*francs*)	34,145	"	"	16,402
Recettes kilométriques annuelles — Ensemble	(*francs*)	60,282	198,051	164,078	18,685
Recette moyenne par jour	(*francs*)	1,498	2,277	2,268	291
Recettes journalières par voiture — Intra-muros	(*fr. c.*)	80 72	122 93	133 10	41 6[illegible]
Recettes journalières par voiture — Extra-muros	(*fr. c.*)	35 36	"	"	20 02
Recettes journalières par voiture — Ensemble	(*fr. c.*)	116 08	122 93	133 10	61 71
Recette moyenne par course	(*fr. c.*)	7 20	6 07	6 85	2 97

(1) Le service rabatteur de l'Asile de Villejuif, desservi par des omnibus à 22 places, a commencé le 22 avril 1890.

(Parcours, voyageurs et recettes par ligne.) (Tableau n° 50.)

DÉSIGNATION DES LIGNES.								
Saint-Germain-des-Prés-Clemart. 6	Place de la Nation-Montreuil. 7	Bastille-Charenton. 8	Place de la Nation-Place Walhubert. 9	Square Cluny-Ivry. 10	Square Cluny-Vitry. 11	Avenue d'Antin-Vanves. 12	Service rabatteur de Villejuif (1). 13	TOTAUX et MOYENNES. 14
4,908	1,445	3,520	4,225	4,859	4,104	4,989	"	45,332
4,836	2,706	2,631	"	2,618	4,465	1,761	2,200	27,923
9,744	4,151	6,151	4,225	7,477	8,569	6,750	2,200	73,255
3,650	1,825	3,874	1,095	2,549	4,380	1,052	328	38,266
48,091	46,801	62,562	30,607	37,066	58,208	15,457	10,174	678,518
132	128	171	84	102	159	42	28	1,859
5,470,458	4,306,198	9,293,746	1,407,922	3,388,866	6,859,838	1,127,136	226,828	60,016,503
1,105,936	878,398	1,228,857	231,032	506,264	1,171,307	166,861	"	12,198,404
1,033,844	345,387	1,135,764	209,735	584,345	1,279,986	251,405	43,478	10,954,282
2,139,780	1,223,785	2,364,621	440,767	1,090,609	2,451,293	418,266	43,478	23,152,686
262,504	132,253	429,562	56,179	184,935	339,702	2,035	"	3,101,867
2,402,284	1,356,038	2,794,183	496,946	1,275,544	2,790,995	420,301	43,478	26,254,553
1,331,282	465,503	1,558,159	496,946	932,860	1,742,134	257,410	"	18,822,074
1,071,002	890,535	1,236,024	"	342,684	1,048,861	162,891	43,478	7,432,479
6,582	3,715	7,655	1,361	3,495	7,647	1,152	119	71,930
658	743	721	454	500	637	400	133	686
49	29	44	16	34	48	27	4,2	39
226,868	64,299	261,657	79,876	157,009	301,654	51,098	"	3,257,495
100,918	89,053	93,397	"	49,911	102,333	11,374	6,522	650,013
327,786	153,352	355,054	79,876	206,920	403,987	62,472	6,522	3,907,508
46,224	44,498	74,330	18,906	32,313	73,502	10,242	"	71,859
20,868	32,909	35,499	"	19,065	22,919	6,459	2,965	23,279
33,740	36,943	57,723	18,906	27,674	47,145	9,255	2,965	53,341
898	420	973	219	567	1,107	171	18	10,706
62 15	35 23	67 54	72 94	61 58	68 87	48 57	"	85 13
27 65	48 79	24 11	"	19 59	23 36	10 81	19 89	16 99
89 80	84 02	91 65	72 94	81 17	92 23	59 38	19 89	102 12
6 82	3 28	5 68	2 61	5 58	6 94	4 04	0 64	5 76

(a) Déduction faite des recettes accessoires.

Mouvement et recettes des voyageurs transportés des gares à l'intérieur

(Tableau n° 31.)

ANNÉES.	DÉSIGNATION DES			
	NORD.		EST (1).	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
1	2	3	4	5
		francs.		francs.
1875	159,227	151,688	215,382	58,537
1876	152,670	143,684	184,118	50,501
1877	145,508	138,337	167,970	45,272
1878 (*)	204,843	195,403	175,282	47,520
1879	147,316	140,755	160,879	44,145
1880	157,492	149,036	159,003	43,303
1881	155,771	148,682	172,676	47,077
1882	152,915	144,635	173,143	47,352
1883	(a)177,144	(a)169,359	180,090	48,263
1884	170,428	163,522	196,364	51,564
1885	171,811	164,562	207,799	54,451
1886	178,216	170,819	209,056	54,776
1887	155,427	148,923	202,574	53,445
1888 (**)	137,645	133,499	279,511	144,707
1889 (**)	162,583	163,926	309,956	168,396
1890 (**)	132,153	120,139	289,923	148,944

(*) Exposition universelle.

(**) Voir, pour la désignation des voitures et des lignes, pages 190-191.

(a) Augmentation due à l'organisation, à partir de 1883, du service des petites voitures spéciales, comme annexe au service des omnibus.

(1) Les chiffres des colonnes 4 et 5 ne concernent que les voyageurs partant ou arrivant par la gare de la Bastille ; la compagnie n'a pas de service d'omnibus à la gare de l'Est.

de Paris, et vice versa, par les omnibus spéciaux des compagnies.

(Tableau n° 51.)

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

OUEST.		PARIS À ORLÉANS.		PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.		ENSEMBLE.	
Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
6	7	8	9	10	11	12	13
	francs.		francs.		francs.		francs.
(b) —	(b) —	202,425	60,815	408,613	248,841	985,647	519,880
(b) —	(b) —	185,456	55,890	390,512	257,092	912,756	507,167
(b) —	(b) —	181,813	54,751	362,228	227,537	857,519	465,897
(b) —	(b) —	193,734	58,329	384,635	273,724	958,494	574,976
(b) —	(b) —	191,559	57,649	298,835	210,671	798,589	453,220
(b) —	(b) —	188,944	56,862	207,541	186,668	712,980	435,869
(b) —	(b) —	193,392	58,186	216,203	204,587	738,042	458,533
(b) —	(b) —	206,289	62,114	244,120	224,826	776,467	478,927
(c) 42,896	(c) 55,466	203,384	61,188	186,495	209,929	790,009	544,205
(c) 89,622	(c) 114,008	198,695	62,766	146,266	178,151	801,375	570,011
(c) 98,420	(c) 125,836	196,367	59,091	(d) 145,441	(d) 188,661	819,838	592,602
(c) 100,115	(c) 129,021	195,659	58,918	112,713	183,860	795,759	597,395
(c) 107,320	(c) 136,084	278,283	183,818	114,207	186,226	857,811	708,496
775,381	303,196	287,439	190,439	115,941	174,624	1,595,917	946,465
1,347,691	593,295	344,320	254,763	170,520	263,704	2,335,070	1,444,084
1,796,243	665,627	296,552	194,602	142,143	214,479	2,657,014	1,323,791

(b) Le service des voitures de la compagnie n'a commencé à fonctionner qu'à partir de 1883.

(c) Ces chiffres ne comprennent pas les voyageurs transportés par les omnibus à itinéraire fixe, ce service étant effectué par des entreprises libres.

(d) Le service des omnibus entre les bureaux de ville et la gare de Paris a été supprimé depuis le 1er octobre 1885. Il ne reste en circulation que les omnibus de famille.

Mouvement et recettes des voyageurs transportés entre

(Tableau n° 52.) **I. — Compagnie du chemin de fer du Nord.**

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS EXPÉDIÉS DE PARIS AUX STATIONS ci-après, et vice versa (1). La Chapelle-Nord-Ceinture.	La Plaine-Saint-Denis. (Voyageurs.)	Le Landy. (P. N.)	Pont de la Révolte. (P. N.)	Saint-Denis.	RECETTES BRUTES. (1) (Impôt déduit.)	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6	7	8
						francs.	
1875..	18,338	"	"	"	1,670,444	473,650	(1) Les nombres inscrits dans les colonnes 2 à 4, et les recettes correspondantes, colonne 5 comprennent tous les voyageurs transportés pendant l'année tant par *billets* que par *cartes d'abonnement*. Pour ces derniers, le nombre en a été déterminé ainsi qu'il suit : Abonnements de 3 mois : 182 voyages. Abonnements de 6 mois : 365 voyages. Abonnements de 12 mois : 730 voyages. Cartes d'étudiants, de 10 mois : 600 voyages. Cartes hebdomadaires d'ouvriers : 14 voyages.
1876..	19,656	"	"	"	1,537,207	435,628	
1877..	16,242	"	"	"	1,388,104	382,651	
1878..	17,535	"	"	"	1,451,437	402,173	
1879..	9,213	"	"	"	1,357,588	368,368	
1880..	8,951	"	"	"	1,450,644	396,010	
1881..	9,540	2,923	"	"	1,514,725	415,641	
1882..	8,607	8,219	"	"	1,539,996	419,849	
1883..	8,569	13,356	"	"	1,570,531	427,453	
1884..	7,913	17,663	"	"	1,582,049	412,501	
1885..	8,233	20,076	"	"	1,633,922	414,275	
1886..	8,028	26,286	"	"	1,684,427	414,086	
1887..	6,716	24,914	"	"	1,761,287	417,053	
1888..	16,879	37,921	10,434	29,008	1,840,570	443,368	
1889..	43,174	42,053	27,126	108,274	2,056,781	517,188	
1890..	(a) 40,695	(a) 43,477	(a) 26,522	(a) 132,583	(a) 2,027,289	(a) 489,919	

(a) Ces chiffres se décomposent de la manière suivante pour 1890 :

		NOMBRE DE VOYAGEURS			RECETTES DES VOYAGEURS		
		AVEC billets.	AVEC cartes d'abonnement.	ENSEMBLE.	AVEC billets.	AVEC cartes d'abonnement.	ENSEMBLE.
					francs.	francs.	francs.
Voyageurs expédiés de la gare du Nord, à Paris, aux stations ci-contre, et vice versa.....	La Chapelle-Nord-Ceinture.....	40,695	"	40,695	5,471	"	5,471
	La Plaine-Saint-Denis.	40,192	3,285	43,477	7,342	379	7,721
	Le Landy (P.-N.)....	25,792	730	26,522	5,557	29	5,586
	Pont de la Révolte (P.-N).....	111,724	20,859	132,583	27,406	2,167	29,573
	Saint-Denis	1,215,422	811,867	2,027,289	361,471	80,097	441,568
	TOTAUX.....	1,433,825	836,741	2,270,566	407,247	82,672	489,919

(a) On a compris sous cette rubrique les localités environnantes desservies concurremment par des tramways ou

les grandes gares de Paris et celles de la banlieue (A).

(Tableau n° 53.)

II. — Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS EXPÉDIÉS DE PARIS aux stations ci-après, et *vice versa* (1)		RECETTES BRUTES. (Impôt déduit.) (1)	OBSERVATIONS.
	Bercy-Ceinture.	Charenton.		
1	2	3	4	5
			francs.	
1875				(1) Les nombres inscrits dans la colonne 3, et les recettes correspondantes, colonne 4, comprennent tous les voyageurs transportés pendant l'année, tant par *billets* que par *cartes d'abonnement*. Pour ces derniers, le nombre en a été déterminé à raison d'un voyage aller et retour par jour.
1876				
1877				
1878		La compagnie ne possède pas ces renseignements antérieurement à 1882.		
1879				
1880				
1881				
1882	Il n'est pas délivré de billets pour Bercy-Ceinture et réciproquement.	164,609	42,290	
1883		166,989	41,627	
1884		153,178	36,351	
1885		168,803	37,411	
1886		166,516	36,238	
1887		191,800	37,738	
1888		233,837	41,721	
1889		210,829	39,815	
1890		(a) 220,346	(a) 39,667	

(a) Ces chiffres se décomposent de la manière suivante pour 1890 :

1° Nombre de voyageurs	avec billets	117,748	220,346
	avec cartes d'abonnement	102,598	
2° Recettes des voyageurs	avec billets	32,177f	39,667f
	avec cartes d'abonnement	7,190	

par des bateaux.

Mouvement et recettes des voyageurs transportés entre

(Tableau n° 54.)

III. — Compagnie des

ANNÉES.	GARE DE L'EST. Nombre de voyageurs expédiés aux stations ci-après, et *vice versa* (1). Est-Ceinture.	Pantin.	Recettes brutes (impôt déduit) (1).	Reuilly.
1	2	3	4	5
			francs.	
1875	"	142,400	(a) —	"
1876	"	162,214	(a) —	"
1877	"	96,138	(a) —	(b)192,616
1878	(c) 12,985	74,653	(a) —	325,939
1879	2,012	69,339	(a) —	447,646
1880	3,761	74,677	(a) —	554,615
1881	4,748	91,334	(a) —	641,922
1882	7,535	111,936	(a) —	713,350
1883	8,856	102,638	(a) —	771,652
1884	7,867	112,296	21,078	843,623
1885	8,536	129,993	22,922	971,699
1886	8,444	157,971	27,022	1,054,808
1887	7,675	164,393	25,053	1,114,249
1888	7,833	195,454	31,576	1,120,446
1889	14,442	237,886	38,364	1,264,392
1890	(a) 10,388	(a)272,839	(a) 44,419	1,260,174 (a)

(a) Le mouvement des voyageurs pendant l'année 1890, ainsi que les recettes correspondantes, se décomposent ainsi

1° Voyageurs expédiés de Paris (gare de l'Est) aux stations ci-après, et *vice versa* :	Voyageurs avec billets. Nombre.	Recette.	Voyageurs avec abonnement. Nombre.	Recette.	Ensemble. Nombre.	Recette.
		francs.		francs.		francs.
Est-Ceinture	10,388	2,160	"	"	10,388	2,160
Pantin	168,433	33,016	104,406	9,243	272,839	42,259
Totaux	178,821	35,176	104,406	9,243	283,227	11,419

(a) On a compris sous cette rubrique les localités environnantes desservies concurremment par le chemin de fer et

CHEMINS DE FER. (Suite.)

les grandes gares de Paris et celles de la banlieue (Suite.) (A).

chemins de fer de l'Est.

(Tableau n° 54.)

GARE DE LA BASTILLE.

NOMBRE DE VOYAGEURS expédiés aux stations ci-après et *vice versa* (1).			RECETTES BRUTES (impôt déduit) (1).	OBSERVATIONS.
Bel-Air.	Saint-Mandé.	Vincennes.		
6	7	8	9	10
			francs.	
247,356	940,389	1,267,677	(a) —	(1) Ces nombres, ainsi que les recettes correspondantes, comprennent tous les voyageurs transportés pendant l'année, tant par *billets* que par cartes d'abonnement.
181,414	777,002	1,170,680	(a) —	Chaque voyageur avec carte d'abonnement a été compté pour 2 voyages par jour,
183,814	781,346	1,276,716	(a) —	soit pour un abonnement d'un an..... 730 voyages.
180,616	764,674	1,361,826	(a) —	— de 6 mois..... 360 —
138,109	830,344	1,404,252	(a) —	— de 3 mois..... 180 —
147,482	849,368	1,505,307	(a) —	— d'une semaine (ouvriers)..... 14 —
170,059	951,878	1,640,019	(a) —	(a) La compagnie ne possède pas ces renseignements.
189,419	1,016,345	1,680,640	(a) —	(b) La station de Reuilly a été ouverte le 31 mars 1877.
200,411	1,078,671	1,718,003	(a) —	(c) La halte d'Est-Ceinture a été ouverte le 15 mai 1878.
248,587	1,205,143	1,971.193	815,884	
313,951	1,419,348	2,093,635	809,082	
333,603	1,481,645	2,233,642	847,689	
391,608	1,575,607	2,301,859	888,154	
348,671	1,605,271	2,425,610	897,063	
402,811	1,656,755	2,770,628	1,015,870	
434,530 (a)	1,647,499 (a)	2,647,327 (a)	950,400 (a)	

qu'il suit :

2° Voyageurs expédiés de Paris (gare de la Bastille) aux stations ci-après, et *vice versa* :	VOYAGEURS avec billets.		VOYAGEURS avec abonnement.		ENSEMBLE.	
	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.
		francs.		francs.		francs.
Reuilly.....	1,133,824	127,485	126,350	7,596	1,260,174	135,081
Bel-Air.....	320,324	54,270	114,206	8,594	434,530	62,864
Saint-Mandé.....	964,237	217,228	683,262	57,589	1,647,499	274,817
Vincennes.....	1.512,791	371,856	1,134.536	105,782	2,647,327	477,638
TOTAUX.....	3,931,176	770,839	2,058,354	179,561	5,989,530	950,400

par des tramways.

Mouvement et recettes des voyageurs transportés entre

(Tableau n° 55.)

IV. — Compagnie des

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS expédiés de Paris (Saint-Lazare) aux stations ci-après, et *vice versa* (1).						RECETTES brutes (impôt déduit) (1).
	Clichy-Levallois.	Asnières.	Courbevoie.	Puteaux.	Suresnes.	Saint-Cloud.	
1	2	3	4	5	6	7	8
							francs.
1875.....	146,315	1,455,166	397,533	141,122	430,754	389,611	1,217,114
1876.....	109,862	1,394,184	381,869	138,618	402,480	340,365	1,140,667
1877.....	104,554	1,410,127	385,700	138,165	392,795	362,823	1,155,115
1878.....	114,012	1,559,797	420,453	158,219	415,611	423,523	1,281,479
1879.....	115,715	1,642,540	438,937	164,242	392,766	422,446	1,266,554
1880.....	124,781	1,786,444	509,881	174,378	465,377	433,819	1,349,546
1881.....	135,540	1,966,451	613,112	192,538	494,702	457,521	1,464,852
1882.....	145,915	1,828,360	592,342	187,174	498,774	552,541	1,532,178
1883.....	144,103	1,773,261	598,268	190,727	511,652	649,805	1,568,832
1884.....	160,709	1,685,490	661,232	205,639	513,484	695,912	1,471,614
1885.....	174,808	1,737,356	714,213	237,578	504,002	677,766	1,474,819
1886.....	187,978	1,752,210	731,622	271,609	560,464	723,919	1,517,335
1887.....	209,420	1,849,889	703,943	322,946	575,573	753,884	1,540,027
1888.....	229,269	1,957,054	665,634	375,084	641,520	802,736	1,658,387
1889.....	307,780	2,215,027	759,413	474,741	535,214	797,824	1,741,942
1890 (*a*).....	357,130	2,532,306	813,880	498,449	575,840	952,374	1,762,280

(*a*) Y compris les voyageurs de transit.

(*b*) Le mouvement des voyageurs pendant l'année 1890, ainsi que les recettes correspondantes, se décomposent ainsi

1° Voyageurs expédiés de Paris (Saint-Lazare) aux stations ci-après, et *vice versa* :	VOYAGEURS avec billet.		VOYAGEURS avec abonnement.		ENSEMBLE.	
	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.
		francs.		francs.		francs.
Clichy-Levallois	244,918	68,859	112,212	10,338	357,130	79,197
Asnières	1,835,442	696,431	696,864	96,047	2,532,306	792,478
Courbevoie	542,662	201,515	271,218	29,059	813,880	230,574
Puteaux	304,041	122,473	194,408	19,339	498,449	141,812
Suresnes	543,606	229,565	32,234	3,135	575,840	232,700
Saint-Cloud	589,934	228,485	362,440	57,034	952,374	285,519
TOTAUX	4,060,603	1,547,328	1,669,376	214,952	5,729,979	1,762,280

(1) On a compris sous cette rubrique les localités environnantes desservies concurremment par des tramways ou

CHEMINS DE FER. (Suite.)

les grandes gares de Paris et celles de la banlieue (Suite.) (A).

chemins de fer de l'Ouest. (TABLEAU n° 55.)

NOMBRE DE VOYAGEURS EXPÉDIÉS DE PARIS (MONTPARNASSE) AUX STATIONS CI-APRÈS, ET *VICE VERSA* (1).						RECETTES BRUTES (impôt déduit) (1).	OBSERVATIONS.
Ouest-Ceinture.	Vanves-Malakoff.	Clamart.	Meudon.	Bellevue.	Sèvres.		
9	10	11	12	13	14	15	16
						francs.	
59,585		314,357	333,392	296,655	145,476	526,757	(1) Les nombres inscrits dans les colonnes 2 à 7 et 9 à 14, ainsi que les recettes correspondantes, colonnes 8 et 15, comprennent tous les voyageurs transportés pendant l'année, tant par *billets* que par *cartes d'abonnement*.
28,235		323,980	313,171	276,569	137,922	494,581	
19,886		321,679	265,179	288,289	148,156	503,775	
22,627		280,661	283,161	289,624	157,886	495,256	
26,243		301,051	278,566	273,140	152,798	478,983	
29,225		359,462	319,918	301,276	154,344	527,397	Pour ces derniers, le nombre en a été déterminé ainsi qu'il suit :
38,505		380,305	326,976	330,021	164,149	553,834	*Abonnements :*
48,195		376,523	300,451	305,967	300,817	585,150	De 3 mois... 180 voyages.
45,566	13,689	379,556	283,390	297,873	350,158	601,127	De 6 mois... 360 —
51,231	64,189	398,991	275,377	294,112	370,299	618,356	De 1 an..... 730 —
58,343	82,381	422,981	272,641	244,211	319,170	599,087	De semaine. (ouvriers). 14 —
67,752	100,010	441,338	269,528	243,213	424,112	609,880	
(a)232,184	113,198	476,491	289,781	251,381	442,258	646,505	
(a)178,400	122,964	511,407	303,529	256,422	430,635	638,313	
(a)181,897	148,534	538,747	314,791	261,962	401,425	630,471	
(a)107,064	173,920	600,664	317,284	260,526	392,648	673,055	

Station ouverte à l'exploitation en 1883.

qu'il suit :

2° Voyageurs expédiés de Paris (Montparnasse) aux stations ci-après, et *vice versa* :	VOYAGEURS avec billet.		VOYAGEURS avec abonnement.		ENSEMBLE.	
	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.
		francs.		francs.		francs.
Ouest-Ceinture	79,304	14,834	27,760	2,210	107,064	17,044
Vanves-Malakoff	118,770	36,624	55,150	4,065	173,920	40,689
Clamart	465,070	162,979	135,594	21,554	600,664	184,533
Meudon	259,356	139,463	57,928	4,898	317,284	144,361
Bellevue	234,502	133,223	26,024	5,624	260,526	138,847
Sèvres	125,972	72,981	266,676	74,600	392,648	147,581
TOTAUX	1,282,974	560,104	569,132	112,951	1,852,106	673,055

des bateaux.

Mouvement et recettes des voyageurs transportés entre

(Tableau n° 56.) V. — Compagnie du chemin

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS expédiés de Paris (place Walhubert) aux stations ci-après, et *vice versa* (1).		RECETTES BRUTES. (Impôt déduit.) (1)	
	Orléans-Ceinture.	Vitry.		Sceaux-Ceinture.
1	2	3	4	5
			francs.	
1875	560	119,258	28,098	2,243
1876	764	116,208	27,418	2,160
1877	634	135,424	31,976	2,502
1878	1,121	100,331	23,794	2,120
1879	800	95,000	22,410	2,329
1880	708	91,717	21,630	2,563
1881	1,084	97,393	23,074	2,762
1882	1,251	109,056	25,832	3,651
1883	1,944	115,195	27,455	4,175
1884	2,011	148,068	39,400	3,225
1885	1,966	176,431	40,927	5,109
1886	1,814	201,245	44,249	5,340
1887	1,856	243,162	51,325	6,876
1888	1,768	273,301	43,687	4,311
1889	3,011	312,826	51,029	4,888
1890	(a) 4,106	(a)344,337	(a) 63,962	(a) 4,876

(a) Ces nombres se décomposent de la manière suivante pour 1890 :

1° Voyageurs expédiés de Paris (place Walhubert) aux stations ci-après, et *vice versa* :	NOMBRE DE VOYAGEURS			RECETTES DES VOYAGEURS		
	avec billets.	avec cartes d'abonnement.	Ensemble.	avec billets.	avec cartes d'abonnement.	Ensemble.
				francs.	francs.	francs.
Orléans-Ceinture	4,106	»	4,106	718	»	718
Vitry	169,361	174,976	344,337	48,550	14,694	63,244
Totaux	173,467	174,976	348,443	49,268	14,694	63,962

(1) On a compris sous cette rubrique les localités environnantes desservies concurremment par des tramways.

CHEMINS DE FER. (Suite.)

les grandes gares de Paris et celles de la banlieue. (Suite.) (A)

de fer de Paris à Orléans.

(Tableau n° 56.)

NOMBRE DE VOYAGEURS expédiés de Paris (barrière d'Enfer) aux stations ci-après, et *vice versa*.				RECETTES brutes. (Impôt déduit.)	OBSERVATIONS.
Arcueil-Cachan. 6	Bourg-la-Reine. 7	Fontenay-aux-Roses. 8	Sceaux. 9	10	11
				francs.	
202,093	254,377	191,348	210,679	403,000	
217,722	269,840	179,030	207,496	404,111	(1) Les nombres inscrits dans les colonnes 2 et 3 et 5 à 9, ainsi que les recettes correspondantes (col. 4 et 10), comprennent tous les voyageurs transportés pendant l'année, soit avec *billet*, soit par *abonnement*.
218,968	272,550	144,705	200,644	379,033	
230,901	310,580	138,161	219,988	402,958	Pour ces derniers le nombre en a été déterminé ainsi qu'il suit :
228,796	313,180	141,971	234,380	416,090	Abonnement de 3 mois.. 182 voyages.
242,265	325,824	168,304	252,226	443,701	— 6 — .. 365 —
268,304	346,738	188,359	271,209	449,837	— 12 — .. 730 —
					— d'ouvriers. 2 — par jour.
290,911	403,288	211,460	298,126	474,992	
296,912	423,846	214,951	307,035	492,257	
299,819	422,074	208,603	291,179	467,067	
321,406	426,584	200,185	273,997	450,657	
311,109	419,336	207,313	281,578	455,393	
303,779	424,760	199,978	277,388	445,147	
320,058	419,740	203,688	261,683	445,315	
331,980	465,208	213,947	264,971	470,236	
(a)343,299	(a)470,443	(a)230,856	(a)266,601	(a)483,659	

2° Voyageurs expédiés de Paris (barrière d'Enfer) aux stations ci-après, et *vice versa* :	NOMBRE DE VOYAGEURS avec billets.	avec cartes d'abonnement.	Ensemble.	RECETTES DES VOYAGEURS avec billets.	avec cartes d'abonnement.	Ensemble.
				francs.	francs.	francs.
Sceaux-Ceinture	4,876	»	4,876	1,414	»	1,414
Arcueil-Cachan	233,017	110,282	343,299	75,658	10,167	85,825
Bourg-la-Reine	363,833	106,610	470,443	143,494	16,456	159,950
Fontenay-aux-Roses	194,736	36,120	230,856	102,115	6,387	108,502
Sceaux	227,837	38,764	266,601	119,909	8,059	127,968
TOTAUX	1,024,299	291,776	1,316,075	442,590	41,069	483,659

Mouvement et recettes des voyageurs transportés entre

(Tableau n° 57.)

VI. — Ensemble

ANNÉES. 1	NORD (1). Voyageurs. 2	NORD (1). Recettes. 3	EST (2). Voyageurs. 4	EST (2). Recettes. 5	OUEST (3). Voyageurs. 6	OUEST (3). Recettes. 7
	nombre.	francs.	nombre.	francs.	nombre.	francs.
1875	1,694,782	473,650	2,597,822	(a) —	4,109,966	1,743,871
1876	1,556,863	435,628	2,291,310	(a) —	3,847,255	1,635,248
1877	1,404,346	382,651	2,530,630	(a) —	3,837,353	1,658,890
1878	1,468,972	402,173	2,720,693	(a) —	4,125,574	1,776,735
1879	1,366,798	368,368	2,891,702	(a) —	4,208,444	1,745,537
1880	1,459,595	396,010	3,135,210	(a) —	4,658,905	1,876,943
1881	1,527,188	415,641	3,499,959	(a) —	5,099,820	2,018,686
1882	1,556,822	419,849	3,719,225	(a) —	5,137,059	2,117,328
1883	1,592,456	427,453	3,880,231	(a) —	5,238,048	2,169,959
1884	1,607,625	412,501	4,388,709	836,962	5,376,665	2,089,970
1885	1,662,231	414,275	4,937,162	832,004	5,445,450	2,073,906
1886	1,718,741	414,086	5,270,113	874,711	5,773,755	2,127,215
1887	1,792,917	417,053	5,555,391	913,207	6,220,948	2,186,532
1888	1,940,812	443,368	5,703,285	928,638	6,474,654	2,296,700
1889	2,277,408	517,188	6,346,914	1,054,234	6,937,355	2,372,413
1890 (*)	2,270,566	489,919	6,272,757	994,819	7,582,085	2,435,335

Nota. — La longueur des lignes de banlieue considérées dans ce tableau est de 67 kilom. (Voir la note 3 du tableau n° 1.)

(*) Le mouvement et la recette des voyageurs transportés pendant l'année 1890 se décomposent ainsi qu'il suit pour chaque compagnie :

1° Nord. — De Paris (gare du Nord) à Saint-Denis, et *vice versa*.....

2° Est. — De Paris (gare de l'Est) à Pantin, et *vice versa*.....
De Paris (gare de la Bastille) à Vincennes, et *vice versa*.....

3° Ouest. — De Paris (gare Saint-Lazare) à Saint-Cloud, et *vice versa*.....
De Paris (gare Montparnasse) à Sèvres, et *vice versa*.....

4° Paris à Orléans. — De Paris (place Walhubert) à Vitry, et *vice versa*.....
De Paris (station d'Enfer) à Sceaux, et *vice versa*.....

5° Paris-Lyon-Méditerranée. — De Paris (gare de Lyon) à Charenton, et *vice versa*.....

Totaux comme ci-dessus (col. 12 et 13).....

(a) On a compris sous cette rubrique les localités environnantes desservies concurremment par des tramways ou

CHEMINS DE FER. (Fin.)

les grandes gares de Paris et celles de la banlieue. (A)

des compagnies. (Tableau n° 57.)

PARIS À ORLÉANS (4).		PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (5).		ENSEMBLE.		OBSERVATIONS.
Voyageurs. 8	Recettes. 9	Voyageurs. 10	Recettes. 11	Voyageurs. 12	Recettes. 13	14
nombre.	francs.	nombre.	francs.	nombre.	francs.	
980,558	431,098	(a) —	(a) —	(b) 9,383,128	(c) 2,648,619	(1) Mouvement entre la gare de Paris (Nord) et les stations de Nord-Ceinture, la Plaine (voyageurs) et Saint-Denis, et *vice versa* (voir détail ci-dessus, p. 400.)
993,220	431,529	(a) —	(a) —	(b) 8,688,648	(c) 2,502,405	(2) Mouvement entre : 1° la gare de Paris (Est) et les stations d'Est-Ceinture et Pantin, et *vice versa*; 2° la gare de Paris (place de la Bastille) et les stations de Reuilly, Bel-Air, Saint-Mandé et Vincennes, et *vice versa* (voir détail, ci-dessus, p. 402-403).
975,427	411,009	(a) —	—	(b) 8,747,756	(c) 2,452,550	
1,003,202	426,752	(a) —	(a) —	(b) 9,318,441	(c) 2,605,660	
1,016,456	438,500	(a) —	(a) —	(b) 9,483,400	(c) 2,552,405	(3) Mouvement entre : 1° la gare de Paris (Saint-Lazare) et les stations de Clichy-Levallois, Asnières, Courbevoie, Puteaux, Suresnes et Saint-Cloud, et *vice versa*; 2° la gare de Paris (Montparnasse) et les stations de Ouest-Ceinture, Vanves-Malakoff, Clamart, Meudon, Bellevue et Sèvres, et *vice versa*. (Voir détail, ci-dessus, p. 404-405.)
1,083,607	465,331	(a) —	(a) —	(b) 10,337,317	(c) 2,738,284	
1,175,849	472,911	(a) —	(a) —	(b) 11,302,816	(c) 2,907,238	
1,317,743	500,824	164,609	42,290	11,895,458	(c) 3,080,291	
1,364,058	519,712	166,989	41,627	12,241,782	(c) 3,158,751	(4) Mouvement entre : 1° la gare de Paris (place Walhubert) et les stations d'Orléans-Ceinture et de Vitry, et *vice versa*; 2° la gare de Paris (barrière d'Enfer) et les stations de Sceaux-Ceinture, Arcueil-Cachan, Bourg-la-Reine, Fontenay-aux-Roses et Sceaux, et *vice versa*. (Voir détail, ci-dessus, p. 406-407.)
1,374,979	506,467	153,178	36,351	12,901,156	3,882,251	
1,405,678	491,584	168,803	37,411	13,619,324	3,849,180	
1,427,735	499,642	166,516	36,238	14,356,860	3,951,892	(5) Mouvement entre la gare de Paris et celle de Charenton, et *vice versa*. (Voir détail, ci-dessus, p. 401).
1,457,808	496,472	191,800	37,738	15,218,864	4,051,002	(a) La compagnie ne possède pas ces renseignements.
1,484,549	489,002	223,837	41,721	15,837,137	4,199,429	(b) Non compris les voyageurs expédiés de Paris à Charenton, et *vice-versa*, pour lesquels les renseignements font défaut.
1,596,651	521,265	210,829	39,815	17,369,157	4,504,915	(c) Non compris les recettes de la Compagnie de l'Est (1875-1883) et de Paris-Lyon-Méditerranée (1875-1881) qui n'ont pu être fournies.
1,664,518	547,621	220,346	39,667	18,010,272	4,507,361	

	NOMBRE DE VOYAGEURS			RECETTES DES VOYAGEURS		
	avec billet.	avec carte d'abonnement.	Ensemble.	avec billet.	avec carte d'abonnement.	Ensemble.
				francs.	francs.	francs.
.....	1,433,825	836,741	2,270,566	407,247	82,672	489,919
.....	178,821	104,406	283,227	35,176	9,243	44,419
.....	3,931,176	2,058,354	5,989,530	770,839	179,561	950,400
.....	4,060,603	1,669,376	5,729,979	1,547,328	214,952	1,762,280
.....	1,282,974	569,132	1,852,106	560,104	112,951	673,055
.....	173,467	174,976	348,443	49,268	14,694	63,962
.....	1,024,299	291,776	1,316,075	442,590	41,069	483,659
.....	117,748	102,598	220,346	32,177	7,490	39,667
.....	12,202,913	5,807,359	18,010,272	3,844,729	662,632	4,507,361

des bateaux.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS DANS LES GRANDES GARES

1° Nombre de

(Tableau n° 58.)

ANNÉES.	DÉSIGNATION DES				
	ÉTAT (Gare Montparnasse).	NORD.	EST.		
			Gare de l'Est.	Gare de la Bastille.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6
1867 (*)	"	2,820,879	1,702,862	2,298,806	4,001,668
1868	"	2,601,128	1,643,693	2,424,945	4,068,638
1869	"	2,686,438	1,776,543	2,535,669	4,312,212
1870 et 1871 (**)	"	.....	.....	.....	(*Les renseignements*
1872	"	2,699,978	1,545,610	2,372,437	3,918,047
1873	"	2,668,452	1,604,372	2,404,517	4,008,889
1874	"	2,728,257	1,750,617	2,505,539	4,256,156
1875	"	2,907,152	1,936,296	2,659,695	4,595,991
1876	"	2,848,671	2,053,925	2,585,273	4,639,198
1877	"	2,757,484	2,069,328	2,721,834	4,791,162
1878 (*)	"	3,215,874	2,333,279	2,808,957	5,142,236
1879	"	2,752,586	2,119,408	2,867,110	4,986,518
1880	"	3,020,655	2,439,485	3,197,744	5,637,229
1881	"	3,197,802	2,611,561	3,459,364	6,070,925
1882	"	3,320,522	2,941,632	3.727,712	6,669,344
1883	"	3,372,999	3,106,767	3,877,296	6,994,063
1884	"	4,217,834	3,171,164	4,404,197	7,575,361
1885	"	3,374,560	3,189,986	4,858,301	8,048,287
1886	"	4,222,134	3,347,468	5,276,950	8,624,418
1887	49,796	4,360,802	3,388,004	5,504,901	8,892,905
1888	53,666	4,485,343	3,559,485	5,753,167	9,312,652
1889 (*)	110,422	5,385,094	4,052,158	6,243,067	10,295,225
1890	65,380	5,343,743	3,865,432	6,305,917	10,171,349
1891	67,396	5,823,500	4,124,311	6,410,658	10,534,969
1892	74,764	6,826,455	4,597,484	6,651,928	16,874,926

NOTA. — On a indiqué par des chiffres gras le maximum atteint par chaque gare.

(*) Exposition universelle.

(**) Siège de Paris.

DE PARIS PENDANT LES ANNÉES 1867 À 1892.

voyageurs partis.

(Tableau n° 58.)

RÉSEAUX ET DES GARES.

OUEST.			ORLÉANS.			PARIS-LYON MÉDITERRANÉE.	ENSEMBLE des gares.
Gare Saint-Lazare. 7	Gare Montparnasse. 8	Ensemble. 9	Gare d'Orléans (place Walhubert). 10	Gare de Sceaux (barrière d'Enfer). 11	Ensemble. 12	13	14
6,766,929	1,492,245	8,259,174	951,584	679,369	1,630,953	1,593,343	18,306,017
6,388,223	1,335,036	7,723,259	833,140	631,120	1,464,260	1,416,187	17,273,472
6,748,212	1,411,473	8,159,685	890,640	657,000	1,547,640	1,504,687	18,210,662
font défaut).....							
6,936,473	1,648,966	8,585,439	836,190	649,296	1,485,486	1,412,522	18,101,472
7,237,226	1,622,724	8,859,950	841,355	658,885	1,500,240	1,444,798	18,482,329
7,358,131	1,515,025	8,873,156	865,220	704,911	1,570,131	1,490,005	18,937,705
7,616,910	1,569,066	9,185,976	922,731	758,280	1,681,011	1,554,993	19,925,123
7,580,811	1,524,280	9,105,091	956,494	765,730	1,722,224	1,550,569	19,865,753
7,538,244	1,413,412	8,951,656	979.591	751,733	1,731,324	1,544,824	19,776,450
8,930,005	1.684,076	10,614,081	1,192,043	785,065	1,977,108	1,764,271	22,713,570
8,331,640	1,448,358	9,779,998	1,105.500	794.013	1,899,513	1,478,517	20,897,132
9,061,990	1,574,300	10,636,290	1,092,189	857,869	1,950,058	1,631,840	22,876,072
9,961,028	1,659,420	11,620,448	1,203,145	911,408	2,114,553	1,781,072	24,784,800
10,938,099	1,758,073	12,696,172	1,315,083	1,001,885	2,316,968	1,869,311	26,872,317
11,428,620	1,866,536	13,295,156	1,344,539	1,039.503	2,384,042	1,903,047	27.949,307
11,921,862	1,878,241	13,800,103	1,343,306	1,030,545	2,373.851	1,974,993	29,942,142
12,125,023	1,902,211	14,027,234	1,192,064	991,342	2,183,406	1,905,205	29,538,692
12,501,309	1,915,004	14 416,313	1,160,781	930,753	2,097,534	1,899,067	31,259,466
12,784,935	1,964,241	14,749,176	1,157,322	941,007	2,098,329	1,950,055	32,101,063
13,313,314	2,024,772	15,338,086	1,185,372	924,900	2,120,272	1,991,803	33,291,822
15,370,983	2,378,143	17,749,126	1,520,033	879,529	2,399,562	2,108,401	38,047,830
15,250,476	2,139,650	17,390,126	1,236,123	778,935	2 015,058	2,346,867	37;332,523
16,250,298	2,305,886	18,556,184	1,705,355	1,050,128	2,755,483	2,305,719	40,043,251
17,984,522 (a)	2,407,501 (b)	19,282,427	1,882,463	1,179,821	3,062,284	2,518,471	48,633,307

(a) Dont 15,885,885 pour la banlieue et 2,098,637 pour les grandes lignes.

(b) Dont 1,721,818 pour la banlieue et 685,683 pour les grandes lignes.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS DANS LES GRANDES GARES

TABLEAU N° 53. (Fin.) (2° Nombre de

ANNÉES.	DÉSIGNATION DES				
	ÉTAT (Gare Montparnasse.)	NORD.	EST.		
			Gare de l'Est.	Gare de la Bastille.	Ensemble.
1	2	3	4	5	6
1867 (*).....	"	2,799,725	1,671,470	2,500,000	4,171,470
1868.....	"	2,581,922	1,624,928	2,327,971	3,952,899
1869.....	"	2,446,277	1,755,509	2,434,616	4,190,125
1870 et 1871 (**).....	"	..... (*Les renseignements*			
1872.....	"	2,681,296	1,557,189	2,273,399	3,830,588
1873.....	"	2,614,998	1,547,669	2,284,056	3,831,725
1874.....	"	2,680,018	1,702,781	2,377,422	4,080,203
1875.....	"	2,863,978	1,901,370	2,509,675	4,411,045
1876.....	"	2,767,835	2,022,342	2,424,620	4,446,962
1877.....	"	2,675,515	2,069,121	2,587,293	4,656,414
1878 (*)..... ...	"	3,139,023	2,337,053	2,670,347	5,007,400
1879.....	"	2,701,230	2,143,322	2,759,756	4,903,078
1880.....	"	2,971,876	2,455,544	3,095,890	5,551,434
1881.....	"	3,146,659	2,628,797	3,326,498	5,955,295
1882.....	"	3,265,013	2,941,989	3,532,181	6,474,170
1883	"	3,320,869	3,113,611	3,680,923	6,794,534
1884.....	"	4,169,307	3,158,721	4,211,875	7,370,596
1885.....	"	3,326,989	3,096,254	4,641,583	7,737,837
1886.....	"	4,166,624	3,325,086	5,136,689	8,461,775
1887.....	54 562	4,298,656	3,367,139	5,381,003	8,748,142
1888.....	58,111	4,430,352	3,538,770	5,615,800	9,154,570
1889 (*).....	116.631	5,330,387	4,027,636	6,043,267	10,070,903
1890.....	66,786	5,321,769	3,851,190	6,156,711	10,007,901
1891.....	69,641	5,793,200	4,165,541	6,267,927	10,433,468
1892.....	79,306	**6,784,962**	**4,623,854**	**6,605,708**	**11,229,562**

NOTA. — On a indiqué par de chiffres gras le maximum atteint par chaque gare.
(*) Exposition universelle.
(**) Siège de Paris.

DE PARIS PENDANT LES ANNÉES 1867 À 1892. (Suite et fin.)

voyageurs arrivés.)

TABLEAU N° 58. (Fin.)

RÉSEAUX ET DES GARES.

OUEST.			ORLÉANS.			PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.	ENSEMBLE des gares.
Gare Saint-Lazare.	Gare Montparnasse.	Ensemble.	Gare d'Orléans (place Walhubert.)	Gare de Sceaux (Barrière d'Enfer.)	Ensemble.		
7	8	9	10	11	12	13	14
6,652,887	1,502,646	8,155,533	952,961	612,084	1,565,045	1,584,253	18,276,026
6,120,954	1,334,749	7,455,703	830,170	571,275	1,401,445	1,429,490	16,821,459
6,505,725	1,400,825	7,906,550	900,995	593,611	1,494,656	1,458,987	17,496,595
font défaut.)							
6,593,883	1,634,550	8,228,433	830,830	538,819	1,369,619	1,441,300	17,551,266
6,828,457	1,580,799	8,409,256	829,407	564,782	1,394,189	1,447,849	17,698,017
6,962,960	1,467,680	8,430,640	855,808	592,622	1,448,430	1,478,397	18,117,688
7,255,999	1,520,139	8,776,138	921,138	642,857	1,563,995	1,542,616	19,157,772
7,227,289	1,488,527	8,715,816	960,000	656,562	1,616,562	1,551,450	19,098,625
7,238,497	1,410,838	8,649,335	978,861	650,093	1,628,954	1,508,342	19,118,560
8,730,222	1,674,919	10,405,141	1,183,535	700,856	1,884,381	1,718,015	22,153,970
8,106,762	1,444,645	9,551,407	1,060,500	642,854	1,703,354	1,461,049	20,320,118
8,822,248	1,577,755	10,400,003	1,096,384	686,849	1,783,233	1,611,868	22,318,414
9,677,143	1,648,035	11,325,178	1,209,326	760,058	1,969,384	1,720,443	24,116,959
10,665,601	1,734,426	12,400,027	1,308,547	852,905	2,161,452	1,853,913	26,154,575
11,133,906	1,798,443	12,932,349	1,335,206	862,428	2,197,634	1,867,384	27,112,770
11,676,999	1,828,869	13,505,868	1,379,055	840,962	2,220,017	1,937,981	29,203,769
11,786,390	1,859,372	13,645,762	1,260,909	859,971	2,120,880	1,521,520	28,352,988
12,131,742	1,864,057	13,995,799	1,307,935	878,171	2,186,106	1,863,478	30,673,782
12,427,930	1,915,670	14,343,600	1,373,067	884,601	2,257,668	1,913,510	31,616,138
12,956,338	1,970,343	14,926,681	1,268,735	887,356	2,156,091	1,954,477	32,680,282
14,909,232	2,253,285	17,162,517	1,567,028	843,328	2,410,356	2,068 892	37,159,686
14,761,873	2,056,884	16,818,757	1,286,383	749,035	2,035,418	2,302,887	36.553,518
15,701,557	2,246,002	17,947,559	1,698,096	1,024,202	2,722,898	2,257,195	39,223,961
17,512,530 (a)	2,382,718 (b)	19,895,248	1,839,717	1,145,718	2,985,435	2,471,275	43,445,788

(a) Dont 15,352,970 en provenance de la banlieue, et 2,159,560 des grandes lignes.
(b) Dont 1,672,960 en provenance de la banlieue, et 709,758 des grandes lignes.

APPENDICE

CONCERNANT

LA SITUATION DES MOYENS DE TRANSPORT

ET

LE MOUVEMENT DE LA CIRCULATION DANS PARIS

PENDANT LES ANNEES 1891 ET 1892

APPENDICE

CONCERNANT LA SITUATION DES MOYENS DE TRANSPORT ET LE MOUVEMENT DE LA CIRCULATION DANS PARIS

PENDANT LES ANNÉES 1891 ET 1892.

La situation des moyens de transport parisiens s'est sensiblement modifiée au cours des années 1891 et 1892 : quelques améliorations ont été apportées à l'outillage des voitures « à usage personnel » et à celui des bateaux à voyageurs; ensuite, une certaine extension a été donnée au réseau des tramways, ainsi qu'aux lignes de chemins de fer de pénétration dans Paris.

1° AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU MATÉRIEL DE TRANSPORT PARISIEN.

Voitures bourgeoises. — Il y a lieu de signaler la tendance des propriétaires à faire couvrir les roues de leurs voitures de « pneumatiques », dans le but d'amortir les cahots et de supprimer le grincement désagréable des roues sur le pavé.

Mais, pour éviter les dangers qui peuvent résulter d'une circulation aussi sourde, les propriétaires sont tenus d'armer leurs chevaux d'un « grelot avertisseur » : c'est, pour ainsi dire, la renaissance de l'ancien cabriolet bourgeois de 1830.

Vélocipèdes. — Quant aux vélocipèdes, qu'il faut prendre maintenant en assez haute considération à cause de leur vogue, leur nombre s'est accru dans des proportions considérables et atteint déjà plusieurs milliers, à Paris seulement [1].

Ce mode de transport, dont l'origine remonte à la fin du siècle dernier [2], n'est guère en usage que depuis quelques années; mais son peu d'encombrement, sa légèreté et les facilités de payement qui sont offertes aux amateurs par les fabricants, l'ont fait admettre comme un instrument aussi indispensable pour la promenade d'agrément et le transport rapide des objets légers que pour la gymnastique du corps.

Les « cycles » présentent une grande variété de types : certains, comme le bicycle et le tricycle, ne peuvent recevoir qu'une seule personne; d'autres, au contraire, permettent l'installation de deux et trois personnes, voire même d'une famille assez nombreuse.

L'engouement du public pour cet appareil a éveillé l'attention de l'Administration au point de vue de l'usure des chaussées et suscité l'application d'un impôt de dix francs par chaque machine dite « d'agrément » récemment voté par les Chambres.

La fureur des vélocipèdes est telle qu'une société est allée jusqu'à solliciter l'autorisation d'en établir un certain nombre de stations sur divers points de la capitale.

On ne sait si le XIX° siècle verra ce projet assez original recevoir la sanction qu'il attend; mais, ce qu'il y a de certain, c'est que beaucoup de « velocemen » qui prenaient auparavant un moyen de transport quelconque — particulièrement le dimanche — délaissent absolument maintenant ce qu'ils trouvaient bon alors.

Il y a là évidemment, pour les compagnies parisiennes de transport, une atteinte qui peut devenir de plus en plus sérieuse dans l'avenir.

---

[1] En 1892, la Préfecture de police a distribué 12,000 cartes de circulation pour Paris. D'après un calcul récent, il y aurait 40,000 vélocipèdes; de plus, le nombre des machines vendues pendant l'année 1892-1893 se serait élevé à 60,000. (Voir « La machine roulante », *Petit Parisien* du 13 septembre 1893.)

[2] Voir, à ce sujet, un article fort intéressant, avec illustrations, publié par le journal *la Nature*.

Voitures à moteur mécanique [1]. — Le vélocipède à pédales ou à moteur électrique n'est pas le seul perfectionnement qui ait été apporté en ces derniers temps au transport rapide de l'homme; il faut faire entrer en ligne de compte la « voiture sans chevaux », autrement dit la « voiture à moteur mécanique », dont quelques types sillonnent déjà les voies de Paris.

Ces voitures, qui sont actionnées au moyen d'accumulateurs électriques ou chauffées au pétrole, sont généralement d'une construction lourde et disgracieuse; mais, eu égard aux habiles transformations que sauront leur donner les « carrossiers-mécaniciens », elles ne tarderont pas, sinon à supplanter, du moins à égaler leurs rivales à traction animale.

On peut déjà entrevoir le moment, peu éloigné peut-être, où Paris aura ses stations de vélocipèdes et de voitures à vapeur, comme autrefois, sous les règnes de Louis XIV et de Louis XV, il avait ses stations de vinaigrettes et de carrosses; le cheval, heureux de retrouver sa prairie, n'y sera plus qu'un souvenir et, par cette métamorphose, les Parisiens seront amenés à ne prononcer l'ancien proverbe qu'avec cette variante : « Paris *n'est plus* l'enfer des chevaux, mais le purgatoire... etc. »

Voitures de louage dites « de place ». — L'arrêté préfectoral du 7 juin 1890, qui réglemente les voitures munies du compteur horo-kilométrique, reste encore à l'état de lettre morte en raison des difficultés matérielles que rencontre la fabrication des compteurs.

Les voitures de louage sont donc, comme par le passé, soumises aux ordonnances de police des 24 mai 1866 et 17 septembre 1877 qui fixent le prix de la course et de l'heure, et, malgré les annonces plusieurs fois répétées de la mise en service des nouvelles voitures, l'on ne voit pas encore poindre le jour où cette application sera un fait accompli.

Omnibus et tramways. — Aucune amélioration n'a été faite en ce qui touche l'aménagement de ces voitures, mais les compagnies ont fait de louables efforts pour éviter au public les rigueurs du froid; il est même présumable que, dans un délai restreint, toutes les voitures seront munies d'appareils de chauffage. C'est un progrès incontestable dont il faut rendre hommage au Conseil municipal, qui a voté cette mesure, et aux compagnies qui l'ont mise en pratique.

D'un autre côté, le remplacement des chevaux par des moteurs mécaniques sur les lignes de tramways a reçu une vive impulsion depuis deux années.

C'est ainsi que la *Compagnie générale des Omnibus* a commencé à exploiter, à partir du 20 septembre 1891, la ligne Auteuil-Boulogne au moyen d'automobiles système Rowan. Ces automobiles, qui offrent 41 places, n'ont pas d'impériale, mais il en existe sur les voitures d'attelage dont la contenance est de 24 et 63 places. Une automobile et une voiture d'attelage peuvent donc ainsi former des trains à 65 et 104 places.

Il faut noter également, à titre de mémoire, l'essai fait par cette compagnie, pendant la période d'octobre 1890 à mars 1891, de l'exploitation d'une partie de la ligne Trocadéro-Place Pigalle à l'aide des mêmes machines.

Enfin, sur la demande qu'elle en a faite, la Compagnie générale des Omnibus a été autorisée, par décret du 12 décembre 1892, à substituer la traction mécanique à la traction animale sur les lignes du Louvre à Saint-Cloud, à Sèvres et à Versailles [2].

---

[1] Une ordonnance de police en date du 14 août 1893 réglemente spécialement ces voitures.

[2] La Compagnie générale des Omnibus a demandé à l'Administration les autorisations nécessaires à l'emploi de 65 locomotives à air comprimé sur ces lignes, ainsi que sur la ligne en construction du cours de Vincennes à Saint-Augustin. Cette compagnie a également demandé à être autorisée à mettre en service provisoire, à titre d'essai et simultanément avec les voitures à traction animale, une locomobile à accumulateurs électriques sur ligne Bastille–Porte Clignancourt.

De son côté, la *Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine* a mis en service sur les lignes de Saint-Denis–Madeleine et de Saint-Denis–Rue Taitbout des automobiles mues au moyen d'accumulateurs électriques et qui comportent des impériales couvertes.

Sur la ligne de Saint-Denis-Madeleine, le service, dans la partie extra-muros comprise entre Saint-Denis et la porte Saint-Ouen, est exclusivement fait au moyen de ces automobiles depuis le 18 mai 1892; les voyageurs transbordent à la porte de Paris pour prendre les voitures à traction de chevaux. Depuis le 1er octobre suivant, deux automobiles viennent jusqu'à la Madeleine.

Sur la ligne de Saint-Denis–Rue Taitbout, deux automobiles circulent sur les voies dans la partie extra-muros, mais sans que le service effectué par les voitures à chevaux ait été diminué dans cette section.

Les automobiles ne pourront pénétrer dans Paris que lorsque la question du terminus (avec plaque tournante) de la rue Scribe aura été résolue par l'Administration supérieure [1].

Par suite de ces modifications, les différents systèmes de traction mécanique actuellement en usage dans le département de la Seine se résument de la manière suivante :

MODE DE TRACTION ET SYSTÈMES EMPLOYÉS.		DÉSIGNATION DES LIGNES.	COMPAGNIES EXPLOITANTES.
Vapeur.....	Automobiles système Rowan.	Auteuil à Boulogne.....	Compagnie générale des Omnibus.
	Locomotives sans foyer système Lamm et Francq...	Paris (place de l'Étoile) à Courbevoie.....	Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine.
	Machines à feu.....	Paris (place de l'Étoile) à Saint-Germain.....	Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain.
	Locomotives à vapeur.....	Paris (porte d'Orléans) à Antony et Longjumeau	Compagnie du tramway sur routes de Paris à Arpajon.
Air comprimé.	Voitures automobiles et remorqueurs à air comprimé.	Paris (porte de Vincennes) à Ville-Évrard et emb^{t}.	Compagnie des chemins de fer Nogentais.
Électricité...	Automobiles à accumulateurs électriques.....	Paris (place de la Madeleine) à St-Denis (place aux Gueldres).....	Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine.
		Paris (Opéra) à St-Denis. (place des Casernes)..	
Traction funiculaire.	Générateurs fixes système Roser et Pressard; machines Corliss.....	Place de la République à l'église de Belleville,..	Compagnie du tramway funicul. de Belleville.

Bateaux à voyageurs. — Enfin, pour clore cette énumération, il faut noter le commencement de transformation que subit, depuis la fin de 1892, la flottille des Bateaux-Parisiens, et qui s'applique particulièrement au service des Tuileries à Suresnes. Les nouveaux bateaux mis en service, qui tiennent à la fois des types Hirondelles parisiennes et Express comme aménagement et comme aspect, peuvent recevoir un plus grand nombre de voyageurs que les anciens. De plus, la direction qui, dans les autres bateaux de la compagnie, se fait de l'arrière au moyen d'une barre, toujours dangereuse, a lieu maintenant au centre du bateau à l'aide d'une roue. Cette disposition laisse à l'arrière, sur le pont supérieur, une sorte de plate-forme circulaire que ne manquent pas d'apprécier les voyageurs durant la belle saison.

[1] Depuis le 15 octobre 1892, la ligne St-Denis-Madeleine est exploitée sur toute sa longueur avec des automobiles électriques; il en est de même pour la ligne St-Denis-Rue Taitbout depuis le 31 mai 1893. Les tramways desservant cette dernière ligne stationnent, depuis le 3 mai 1893, rue Scribe, derrière l'Opéra.

Tel est, en quelques lignes, le bilan des améliorations apportées au matériel de transport public pendant les deux années qui viennent de s'écouler.

2° CRÉATION ET PROLONGEMENT DE LIGNES.

Omnibus. — La ligne d'omnibus du Palais-Royal à la place de l'Étoile est la seule qui ait été créée depuis la situation au 31 décembre 1890, donnée ci-dessus p. 209 [1].

Cette ligne mesure une longueur de 4,300 mètres, et sa mise en exploitation remonte au 25 décembre 1891. Elle est desservie par des voitures à 30 places.

Les résultats de son trafic sont indiqués dans le tableau des pages 430-431 ci-après.

Tramways. — Le réseau de tramways s'est augmenté de plusieurs lignes et a été l'objet d'assez sérieuses modifications.

Réseau exploité par la Compagnie générale des Omnibus. — La Compagnie générale des Omnibus a mis en exploitation les lignes suivantes :

1° De la place de la Nation à la gare de Sceaux;
2° De la place de la République à Charenton [2];
3° De Montreuil au Châtelet [3];
4° De Saint-Denis au Châtelet [4];
5° De Pantin à l'Opéra;
6° D'Auteuil à Saint-Sulpice.

Réseau exploité par la Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine. — Le réseau en exploitation s'est accru des lignes et des prolongements de lignes dont l'énumération est donnée ci-après :

1° Ligne nouvelle de la Madeleine à Courbevoie (place des Trois-Maisons) [5], qui n'est autre que le prolongement jusqu'à Courbevoie de l'ancienne ligne Madeleine-Neuilly (boulevard Bineau);

2° Ligne nouvelle de la Madeleine à Asnières (carrefour des Bourguignons);

3° Prolongement, jusqu'à la Madeleine, des anciennes lignes Gennevilliers-Asnières-Boulevard Haussmann et Saint-Denis-Saint-Ouen-Boulevard Haussmann sous la dénomination nouvelle de « Gennevilliers-Asnières-Madeleine » et « Saint-Denis-Maeldeine »;

4° Ligne nouvelle de Neuilly (Porte Maillot) à Saint-Denis (place aux Gueldres);

5° Ligne nouvelle de Neuilly (boulevard du Château) à la Madeleine, par l'avenue du Roule;

6° Ligne nouvelle de Saint-Denis au Châtelet, exploitée en commun avec la Compagnie générale des Omnibus.

7° Enfin, prolongement, jusqu'à l'Opéra, de la ligne Saint-Denis-Rue Taitbout.

---

[1] Il faut citer aussi la mise en service, à partir du 5 août 1893, de la nouvelle ligne d'omnibus à 30 places de Javel à la gare Saint-Lazare.

[2] La création de cette ligne de tramway a nécessité, à partir du 27 août 1892, la suppression de la ligne d'omnibus qui fonctionnait entre la place de la République et Charenton.

[3] Cette ligne n'est en réalité que le prolongement de l'ancienne ligne de Montreuil à la place de la Nation. Aux termes d'un traité de traction passé entre la Compagnie générale des Omnibus et la Compagnie générale parisienne de tramways, l'exploitation de cette ligne se fait sans transbordement entre Montreuil et le Châtelet, le service de la section *intra-muros* étant assuré par la première de ces compagnies, celui de la partie *extra-muros* l'étant par la seconde.

[4] Un traité de traction a été également passé entre la Compagnie générale des Omnibus et la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine en vue d'assurer, sans transbordement, le transport des voyageurs entre Saint-Denis et le Châtelet.

Ligne désignée aussi : Madeleine-Pont-de-la-Jatte-Courbevoie.

Ces modifications ont entraîné la suppression du rabattage de Bezons au boulevard Bineau et, par contre, occasionné l'établissement d'un nouveau service de rabattage entre Asnières et Saint-Ouen.

Réseau exploité par la Compagnie générale parisienne de tramways. — Les nouvelles lignes mises en service par cette compagnie comprennent :

1° Celle de Villejuif au Châtelet, qui a remplacé, à partir du 17 avril 1892, l'ancienne ligne de Villejuif à la place Walhubert;

2° Celle de Montreuil au Châtelet, exploitée, comme il a été dit plus haut, de concert avec la Compagnie générale des Omnibus;

3° Celle de Choisy-le-Roi au Châtelet, qui a également remplacé, depuis le 26 mai 1892, l'ancienne ligne de Vitry au square Cluny.

Il reste à mentionner :

1° Le *Tramway funiculaire de Belleville* qui relie la place de la République à l'église de Belleville, et dont l'ouverture provisoire du 30 mai 1891 n'a été rendue définitive que le 26 août suivant, par suite des difficultés rencontrées dans la construction de la voie;

2° Le tramway à vapeur de Paris (porte d'Orléans) à Arpajon, actuellement en exploitation entre les fortifications et Longjumeau.

Le tableau suivant renferme quelques données qui n'ont pu trouver place dans l'exposé qui précède.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEURS EXPLOITÉES		MODE de TRACTION.	CONTENANCE DES VOITURES.	DATE DE L'OUVERTURE à l'exploitation.
	intra-muros.	intra et extra-muros.			
	mètres.	mètres.		places.	
Place de la Nation-Gare de Sceaux	6,853	6,853	Chevaux.	23	16 avril 1892.
Place de la République-Charenton	5,119	6,707	*Idem.*	51	27 août 1892.
Montreuil-Châtelet	5,736	8,442	*Idem.*	46	3 juin 1892.
Saint-Denis-Châtelet	5,033	9,568	Électrique.	50	12 décembre 1892.
			Chevaux.	48	
Pantin-Opéra	5,017	6,720	*Idem.*	51	3 mai 1893.
Auteuil-Saint-Sulpice	6,371	6,371	*Idem.*	24	1er août 1893.
Madeleine-Courbevoie (place des Trois-Maisons)	3,116	5,640	*Idem.*	46	1er octobre 1891.
Madeleine-Asnières (carrefour des Bourguignons)	3,191	6,821	*Idem.*	22 et 30	29 novembre 1891.
Gennevilliers-Asnières-Madeleine	3,470	8,250	*Idem.*	32	25 décembre 1891.
Saint-Denis-Opéra	3,446	9,146	Électrique.	50	25 décembre 1891.
Neuilly (porte Maillot)-Saint-Denis (place aux Gueldres)	4,460	»	*Idem.*	50	18 mars 1893.
Neuilly (boulevard du Château)-Madeleine	(?)	(?)	Chevaux.	(?)	16 novembre 1893.
Villejuif-Châtelet	4,676	8,110	*Idem.*	46	17 avril 1892.
Choisy-le-Roi-Châtelet	4,720	11,588	*Idem.*	et 47	26 mai 1892.
Place de la République-Belleville	2,020	2,020	Funiculaire.	20	30 mai 1891 (prov.) 25 août 1891 (déf.)
Paris (porte d'Orléans) à Arpajon. — Paris à Antony	»	24,570	Locomotives à vapeur.	26 et 30	25 mars 1893. 15 août 1895.
Paris (porte d'Orléans) à Arpajon. — Antony à Longjumeau					

Exception faite du Funiculaire de Belleville, établi à voie étroite de 1 mètre, toutes les autres lignes sont à voie normale de 1m 44, et leur trafic est exclusivement affecté au transport des voyageurs.

3° SITUATION DU RÉSEAU PARISIEN AU 31 DÉCEMBRE DES ANNÉES 1891 ET 1892. — (Suite du tableau n° 1, p. 270-271.)

La longueur *exploitée* par les divers services de transport en commun atteignait, au 31 décembre 1892, le chiffre de 758ᵏ 396, sur lesquels 566ᵏ 123 à l'intérieur de Paris et 192ᵏ 273 en dehors des murs d'enceinte.

La répartition de ces longueurs est donnée ci-dessous, par compagnie et par mode de transport [1].

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES SERVICES.	1891. LONGUEURS EXPLOITÉES intra-muros.	1891. extra-muros.	1891. totales.	1892. LONGUEURS EXPLOITÉES intra-muros.	1892. extra-muros.	1892. totales.
Compagnie générale des Omnibus :	mètres.			mètres.		
Omnibus à 26, 28, 30 et 40 places....	224,296	3,025	227,321	224,458	3,025	227,481
Omnibus de banlieue.....	2,400	11,768	14,168	2,400	11,768	14,168
Voies ferrées (concession Loubat).....	21,006	8,732	29,738	21,006	8,732	29,738
Tramways (1) et service matinal.....	95,031	25,893	120,924	117,771	27,571	145,343
Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine (2).....	33,352	35,153	68,505	33,412	40,649	74,061
Compagnie générale parisienne de tramways (2).....	45,352	27,923	73,255	46,775	29,730	76,505
Chemin de fer de Ceinture :						
Ligne d'Auteuil.....	9,000	»	9,000	9,000	»	9,000
Rive droite (3).....	17,000	»	17,000	17,000	»	17,000
Rive gauche et raccordements (4).....	15,000	»	15,000	15,000	»	15,000
Compagnie générale des Bateaux parisiens :						
Auteuil-Pont-d'Austerlitz.....	9,800	»	9,800	9,800	»	9,800
Auteuil-Charenton.....	12,000	3,300	15,300	12,000	3,300	15,300
Tuileries-Suresnes.....	5,000	9,500	14,500	5,000	9,500	14,500
Omnibus de chemins de fer (5).....	24,500	»	24,500	31,500	»	31,500
Chemins de fer de banlieue (6).....	21,000	58,000	79,000	21,000	58,000	79,000
TOTAUX.....	534,719	183,292	718,011	566,123	192,273	758,396

(1) Y compris la ligne du Louvre à Versailles (19ᵏ 042, dont 7ᵏ 428 intra-muros).

(2) Y compris les services de rabattage extra-muros.

(3) Non compris l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette (3 kilom.) appartenant à la Ville de Paris, exclusivement affecté au transport des animaux et marchandises.

(4) Y compris 3 kilomètres pour le raccordement de Grenelle au Champ-de-Mars.

(5) En 1891, 7 lignes d'un parcours moyen de 3ᵏ 5, et en 1892 9 lignes. (Voir le chapitre concernant ces voitures, p. 183-185).

(6) Les chiffres inscrits sous la rubrique «chemins de fer de banlieue» représentent les longueurs comprises entre les grandes gares de Paris et les stations des localités environnantes desservies concurremment par des chemins de fer et des tramways ou des bateaux. (Voir p. 270-271.)

[1] Pour la longueur correspondant à chaque ligne, voir les tableaux des pages 430-435, ci-après.

4° EFFECTIF DES VOITURES EXISTANT A PARIS AU 31 DÉCEMBRE 1892.

L'effectif du matériel roulant servant au transport des personnes et des marchandises a peu varié par rapport à la situation détaillée, au 31 décembre 1890, donnée au cours de cette étude (page 209).

Au reste, il n'a pas été possible de recueillir de nouveaux renseignements pour toutes les compagnies depuis cette époque, encore très rapprochée, et, par cette raison, quelques-uns des éléments qui y figurent vont être reproduits dans la nouvelle situation au 31 décembre 1892 qui va suivre :

1° Voitures servant au transport exclusif des personnes.

a) *Voitures bourgeoises* (*)			12,893
b) *Voitures publiques :*			
1° Pour le transport en commun des voyageurs :			
Compagnie générale des Omnibus.	Omnibus à 26, 28 et 30 places	286	928
	Omnibus à 40 places	305	
	Omnibus de banlieue	13	
	Tramways à traction de chevaux	321	
	Tramways à traction mécanique	3	
Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine. (Réseau nord.)	Tramways à traction de chevaux, avec impériale	71	260
	Tramways à traction électrique avec impériale	25	
	Tramways à traction électrique sans impériale (1)	104	
	Voitures diverses (chariots, tombereaux, etc.)	40	
	Locomotives sans foyer à quatre roues	14	
	Locomotives sans foyer à six roues	6	
Comp^ie^ gén^le^ parisienne de tramways. (Rés. Sud.)	Tramways à traction de chevaux (*)		108
Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain.	Voitures (*)	41	60
	Machines (*)	19	
Compagnie des chemins de fer Nogentais (Paris à Ville-Évrard et emb^ts^).	Voitures (*)	9	15
	Machines (*)	6	
Chemins de fer	Omnibus à itinéraire fixe (*)		85
	TOTAL (à reporter)		1,456

(*) Effectif au 31 décembre 1890.

(1) Dont 53 en réserve.

Report		1,456
2° Pour le transport facultatif des voyageurs :		
Voitures de place marchant à l'heure ou à la course (*) [1]	9,136	13,846
Voitures de remise au mois ou à l'année (*) [2]	4,710	
Voitures pour voyageurs avec bagages (service des gares) (*)		421
TOTAL		14,267
TOTAL pour les voitures publiques		15,723
TOTAL GÉNÉRAL pour les voitures servant au transport des personnes		28,616
2° Voitures à usage mixte.		
Messageries des environs de Paris (voyageurs et marchandises) (*)		786
3° Voitures servant exclusivement au transport des marchandises, denrées, etc. (Voir détail, p. 209) (*)		15.592
TOTAL GÉNÉRAL [3]		44,994

On rappellera encore à cette place que le matériel qui précède n'est pas le seul mis à la disposition du public. Il faut y ajouter celui du chemin de fer de Ceinture (R. D. R. G. et ligne d'Auteuil) et de la ligne du Champ-de-Mars à Puteaux; enfin, la flottille (102 bateaux) de la Compagnie générale des Bateaux parisiens dont la description a été donnée ci-dessus, p. 125.

5° PARCOURS KILOMÉTRIQUE DU MATÉRIEL ROULANT PENDANT LES ANNÉES 1891 ET 1892. (Suite du tableau n° 2, p. 272-273.)

Le parcours kilométrique du matériel roulant, qui avait été en 1890 de 119,514,000 kilomètres [4], ou 2,988 fois le tour de la terre (voir page 215), a atteint, en 1891 et

---

(*) Effectif au 31 décembre 1890.

[1] Dont 6,625 voitures de place appartenant à la Compagnie générale des Voitures à Paris, à la date du 31 décembre 1892, savoir :

3,364 coupés à 2 places, 3,100 milords, 70 cabs, 76 voitures fermées à 4 places, 10 paniers à 2 places, 4 paniers à 4 places et 1 voiture à 6 places.

[2] Dont 1,180 appartenant à la Compagnie générale des Voitures à Paris, au 31 décembre 1892.

[3] Non compris les omnibus servant au transport des facteurs dans Paris, soit 28.

[4] Ces chiffres ne comprennent pas le travail kilométrique des omnibus de chemins de fer, des wagons dans les trains de banlieue et des voitures de place autres que celles de la Compagnie générale, pour lesquels les renseignements n'ont pu être recueillis.

1892, respectivement 119,937,452 et 125,263,113 kilomètres [1]. La part prise dans ces chiffres par les différents services est indiquée ci-après :

1° Transport en commun.

		1891.	1892.
Compagnie générale des Omnibus.	Omnibus à l'intérieur de Paris....	19,995,822[t]	21,183,878[t]
	Omnibus de banlieue.....	283,453	286,722
	Voies ferrées (concession Loubat)..	1,439,288	1,465,861
	Tramways (y compris le service matinal).....	9,086,004	10,249,397
Chemin de fer de Ceinture.	Ligne d'Auteuil.....	[2] 8,778,850	[3] 8,778,850
	Rive droite.....	12,237,200	[3] 12,237,200
	Rive gauche et raccordements.....		
Bateaux à voyageurs.	Auteuil–Pont d'Austerlitz.....	602,378	635,131
	Auteuil–Charenton.....	1,012,345	1,051,660
	Tuileries–Suresnes.....	390,836	397,567
Compagnie générale des tramways de Paris et du département de la Seine (Réseau nord).....		3,019,362	3,464,382
Compagnie générale parisienne de tramways (Réseau sud).....		[4] 3,838,482	[4] 3,816,550
Funiculaire de Belleville.....		118,661	387,919
Parcours kilométrique total des transports en commun.....		60,802,681	63,955,117

2° Transport à itinéraire facultatif.

Compagnie générale des voitures à Paris.....	[5] 58 457,464[t]	[5] 60,476,208[t]
ENSEMBLE.....	119,260,145	124,431,325
En y ajoutant le parcours kilom. des tramways :		
1° De *Paris* (Étoile) à *Saint-Germain*.....	439,527	466,620
2° De *Paris* (porte de Vincennes) à *Ville-Évrard et embranchements*.....	237,780	365,168
Les nombres ci-dessus s'élèvent à.....	119,937,452	125,263,113

soit, en chiffre ronds, 3,000 et 3,100 fois la circonférence du globe.

6° RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION PENDANT LES ANNÉES 1891 ET 1892 PAR COMPAGNIE. (Suite des tableaux n°s 3 et 5.)

Le nombre des personnes ayant fait usage des *moyens de transport publics* pendant les années 1891 et 1892 s'est élevé respectivement à 354,457,613 et 375,839,418. Les recettes correspondantes ont été de 76,679,190 et 79,506,913 francs.

---

[1] Voir la note de la page précédente.

[2] A défaut de renseignements pour les années 1891 et 1892, ces chiffres représentent le parcours kilométrique des wagons en 1890.

[3] Chiffre de 1891.

[4] Le parcours kilométrique afférent aux années antérieures à 1891 (tableau n° 2) ayant été obtenu, à défaut de données précises, par la multiplication du nombre des courses effectuées par les longueurs totales exploitées, il en résulte une majoration relativement grande par rapport aux nombres ci-dessus. Cette majoration vient de ce qu'on a appliqué à *toutes* les sections des lignes le nombre des courses faites par les cars, tandis que certains de ces derniers ne parcourent que deux sections, si, par exemple, la ligne en comporte trois.

[5] Ces chiffres ont été calculés sur un parcours moyen de 52 kilom. par voiture et par jour.

Ces chiffres, qui sont développés par compagnie dans le tableau ci-dessous, peuvent se résumer de la manière suivante :

NATURE DES TRANSPORTS.	1891. Voyageurs.	1891. Recettes. francs.	1892. Voyageurs.	1892. Recettes. francs.
Transports en commun à itinéraire fixe.....	340,967,429	60,841,609	361,883,370	63,288,675
Transports à itinéraire facultatif.....	13,490,184	15,837,581	13,956,048	16,218,238
TOTAUX.....	354,457,613	76,679,190	375,839,418	79,506,913

Si, pour approcher autant que possible de la réalité des faits, on ajoute au chiffre de 357,850,151 voyageurs transportés en 1892, la circulation privée, c'est-à-dire les transports faits par les voitures bourgeoises, soit pour 12,893 voitures à 3 personnes par jour en moyenne (12,893 × 3 × 365) 14,117,835 unités, on arrive à un mouvement général de 390 millions (en chiffres ronds), dans lequel ne figurent pas encore les personnes transportées par les voitures de courses, dont le contrôle est matériellement impossible.

L'évaluation du mouvement de la circulation, établi dans les mêmes conditions, avait été, pour l'année 1890, de 369 millions (voir page 229).

Nombre et recettes des voyageurs transportés en 1891 et 1892, par compagnie.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES SERVICES.	VOYAGEURS TRANSPORTÉS. 1891.	VOYAGEURS TRANSPORTÉS. 1892.	RECETTES. 1891.	RECETTES. 1892.
	nombres.	nombres.	francs.	francs.
1° Transports en commun.				
Compagnie générale des Omnibus. — Omnibus.....	118,102,068	123,839,767	22,268,324	23,169,746
Banlieue.....	716,037	714,593	117,455	118,353
Voies ferrées (concession Loubat).....	10,998,764	10,814,452	1,602,462	1,560,943
Tramways.....	73,423,656	79,293,546	13,024,153	13,948,930
Tramways (service matinal)	127,670	129,224	19,180	19,383
ENSEMBLE.....	203,369,295	214,791,582	37,031,574	38,817,355
Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine. (Réseau Nord.).....	24,327,504	(a) 27,193,403	3,297,031	(a) 3,545,921
Compagnie générale parisienne de tramways. (Réseau Sud.).....	26,428,351	27,242,426	3,954,969	3,987,917
Tramway de Paris (Étoile) *à Saint-Germain*..	1,499,799	(b) 1,473,322	629,188	(b) 513,149
Tramways de Paris (porte de Vincennes) *à Ville-Évrard et embranchements*.....	1,383,482	1,508,766	315,502	338,814

(a) Y compris le trafic entre l'Étoile et Courbevoie pour le service de Saint-Germain (356,507 voyageurs et 38,488 francs de recette).

(b) Non compris le trafic de la note (a).

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES SERVICES.	VOYAGEURS TRANSPORTÉS. 1891.	VOYAGEURS TRANSPORTÉS. 1892.	RECETTES. 1891.	RECETTES. 1892.
	nombres.	nombres.	francs.	francs.
1° Transports en commun. (Suite.)				
Tramway funiculaire de Belleville	1,049,166	3,397,901	101,701	324,596
Chemin de fer de ceinture. Rive droite et rive gauche	19,791,590	20,565,234	(a) 3,611,421	(a) 3,617,615
Chemin de fer de ceinture. Ligne d'Auteuil	18,388,590	19,995,333	(a) 2,696,330	(a) 2,800,712
Chemin de fer de ceinture. Champ-de-Mars aux Moulineaux et raccordement de Grenelle	148;947	150,368	(a) 24,862	(a) 25,759
Chemin de fer de ceinture. ENSEMBLE	38,329,127	40,710,935	(a) 6,332,613	(a) 6,444,086
Compagnie générale des Bateaux parisiens. Auteuil-Pont d'Austerlitz	8,208,604	8,415,737		
Compagnie générale des Bateaux parisiens. Auteuil-Charenton	13,301,125	14,075,966	(b) 3,347,879	(b) 3,485,685
Compagnie générale des Bateaux parisiens. Tuileries-Suresnes	2,403,690	2,408,046		
Compagnie générale des Bateaux parisiens. ENSEMBLE	23,913,419	24,897,749	(b) 3,347,879	(b) 3,485,685
Omnibus spéciaux desservant les gares	(c) 2,657,014	(c) 2,657,014	(c) 1,323,791	(c) 1,323,791
Chemins de fer desservant la banlieue	(d) 18,010,272	(d) 18,010,272	(d) 4,507,361	(d) 4,507,361
TOTAUX pour les transports en commun.	340,967,429	361,894,103	60,841,609	63,288,675
2° Transports à volonté.				
Compagnie générale des voitures à Paris	(e) 13,490,184	(e) 13,956,048	15,837,581	16,218,238
TOTAUX GÉNÉRAUX	354,457,613	375,839,418	76,679,190	79,506,913

(a) Impôt déduit.

(b) Calculs effectués sur un produit moyen approximatif de 0 fr. 14 par voyageur (tous services réunis).

(c) A défaut de données pour les années 1891 et 1892, ces chiffres représentent le trafic de 1890. (Voir, pour le détail, page 191 et le tableau statistique n° 51, pages 398-399.

(d) Trafic de 1890. (Voir détail, pages 178-179 et tableaux n°s 52 à 57.

(e) Calculs effectués sur un transport moyen approximatif de 12 voyageurs par journée de voiture.

7° RAPPORT ENTRE LE NOMBRE DES PLACES OFFERTES ET LE NOMBRE DES PLACES OCCUPÉES EN 1892.

On a vu précédemment (page 230) que sur 100 places offertes aux voyageurs en 1890, 62 seulement avaient été occupées.

Afin de rendre cette étude aussi actuelle et aussi complète que possible, on a groupé dans le tableau suivant les éléments de trafic se rapportant à l'année 1892, en respectant à peu près la forme adoptée pour le tableau précédent.

Il résulte de cet exposé que, sur 100 places offertes en 1892, 73.6 ont été utilisées. Ce coefficient n'est qu'une moyenne générale, et il convient de ne l'accepter qu'après examen des éléments qui concourent à sa formation.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES et des services.		NOMBRE DE PLACES offertes.	NOMBRE DE PLACES occupées.	COEFFICIENT d'utilisation pour 100.
Compagnie générale des Omnibus.	Omnibus à 26, 28, 30 et 40 places	119,987,262	123,839,767	103.2
	Tramways. Service ordinaire.	90,944,346	79,293,546	80.7
	Tramways. Service matinal	156,900	129,224	82.4
	Voies ferrées (concession Loubat)	16,880,286	10,814,452	64.1
	Omnibus de banlieue	(1) 2,097,172	714,593	34.1
	ENSEMBLE	230,065,966	214,791,582	93.4
Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine (Réseau Nord).		62,891,466	(2) 27,193,403	43.2
Compagnie générale parisienne de tramways. (Réseau Sud.)		56,803,374	27,242,426	48.0
Tramway de Paris à Saint-Germain		3,189,280	(3) 1,473,322	46.2
Paris (porte de Vincennes) à Ville-Évrard et embranchement de Bry-sur-Marne		2,543,732	1,508,766	59.3
Funiculaire de Belleville		3,840,620	3,397,901	88.5
Bateaux à voyageurs		(4) 42,816,158	24,897,749	58.1
Chemin de fer de ceinture.	Rive droite et rive gauche. Ligne d'Auteuil. (Pour mémoire.)	(*)33,956,321	20,565,234	60.6
		(5) »	(5) »	(5) »
	ENSEMBLE	436,106,917	321,070,383	73.6

8° NOMBRE MOYEN DE VOYAGES ET DÉPENSE MOYENNE PAR HABITANT EN 1892. (Suite du tableau n° 7, p. 286-287.)

Voici quels ont été, en 1892, le nombre moyen de voyages et la dépense moyenne faits par chaque habitant de Paris, en prenant pour base le recensement effectué le 12 avril 1891 (6) :

MOYENS DE TRANSPORT.	NOMBRE de voyages.	DÉPENSE.
Omnibus (de l'intérieur et de banlieue)	51.4	9f 60c
Tramways (intra et extra-muros) (7)	62.3	10 00
Bateaux (traversée et banlieue)	10.3	1 44
Chemin de fer de ceinture (8)	16.8	2 66
Voitures de place (9)	5.7	6 69
Omnibus desservant les gares	1.1	0 54
Chemins de fer de banlieue (10)	7.4	1 86
TOTAUX	155.0	32 79

(1) Chiffre approximatif calculé à raison de 26 places par voiture pour les lignes de Pantin et de Bagneux, et de 10 places (en moyenne) pour les autres lignes.

(2) Y compris 356,507 voyageurs transportés, entre l'Étoile et Courbevoie, par le service de Saint-Germain.

(3) Non compris 356,507 voyageurs transportés, entre l'Étoile et Courbevoie, par les voitures de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine.

(4) Calcul effectué sur une contenance moyenne de 266 places par bateau.

(5) Ces renseignements font défaut.

(6) La population de Paris, au 12 avril 1891, comprenait 2,424,705 habitants.

(7) Compagnie générale des Omnibus, réseaux Nord et Sud, tramways de Paris à Saint-Germain, de Paris à Ville-Évrard et funiculaire de Belleville.

(8) Rive droite, rive gauche, ligne d'Auteuil, ligne du Champ-de-Mars aux Moulineaux et raccordement de Grenelle.

(9) Voitures de la Compagnie générale des voitures à Paris seulement; les renseignements manquent pour les autres entreprises de voitures de louage.

(10) Voir, pour les localités considérées, les tableaux des pages 178-179.

(*) Chiffre de 1891.

Ces résultats, qui sont donnés sous réserve de l'explication fournie plus haut (page 212), en ce qui concerne la population suburbaine, laissent déjà loin derrière eux les chiffres correspondant au recensement de 1886, qui avaient été de 136.9 voyages avec une dépense de 29 fr. 91.

9° RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION PENDANT LES ANNÉES 1891 ET 1892, PAR LIGNE OU STATION.

Les tableaux qui suivent traduisent les principaux éléments de l'exploitation des différentes lignes d'omnibus et de tramways, ainsi que des stations du chemin de fer de Ceinture, pendant les années 1891 et 1892.

Pour la première de ces deux années, on s'est borné à n'indiquer, pour chaque ligne, que le nombre de voyageurs transportés et la recette correspondante ; tandis que, pour l'année 1892, on s'est, au contraire, efforcé de mettre en lumière les données qui permettent de se rendre un compte exact des services rendus par chacune des lignes considérées.

C'est ainsi qu'à côté de la longueur exploitée, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de Paris, on a représenté le nombre des courses effectuées pendant l'année par l'ensemble des voitures d'une même ligne ; la contenance de chaque voiture ; le nombre des places offertes et celui des places occupées ; le coefficient d'utilisation pour 100 places offertes ; la répartition du nombre des places occupées par nature de places et par section de ligne ; enfin les recettes brutes, avec indication de la part revenant au trafic à l'intérieur de Paris.

(TABLEAUX STATISTIQUES RELATIFS AUX ANNÉES 1891 ET 1892.)

I. — *Résultats de l'exploitation de la Compagnie générale*

LETTRES.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES LIGNES.	1891. VOYAGEURS.	1891. RECETTES.	Longueurs exploitées totales.	Longueurs exploitées dont intra-muros.	NOMBRE de courses effectuées.	CONTENANCE des voitures.
1	2	3	4	5	6	7	8
			fr.	mèt.	mèt.		places.
	1° Omnibus (*a*).						
A	Auteuil–Madeleine.....	1,151,845	210,480	6,600	6,600	59,675	26
B	Trocadéro–Gare de l'Est.....	6,754,312	1,298,770	5,876	5,876	163,829	40
C	Porte Maillot–Hôtel-de-Ville	5,177,328	1,023,905	5,600	5,600	136,450	40
C *bis*	Étoile–Palais-Royal.....	10,465	2,341	4,300	4,300	39,952	30
D	Ternes–Filles-du-Calvaire.....	5,375,674	1,005,752	7,190	7,190	116,780	40
D *bis*	Pl. des Ternes–Filles-du-Calvaire..	1,639,838	305,928	6,350	6,350	44,546	40
E	Madeleine–Bastille.....	13 895,319	2,426,609	4,588	4,588	313,089	40
F	Place Wagram–Bastille.....	5,834,532	1,120,343	6,966	6,966	151,704	30
G	Batignolles–Jardin-des-Plantes...	4,445,103	860,900	6,723	6,723	105,499	40
H	Clichy-Odéon.....	8,907,337	1,710,142	6,721	6,721	178,369	40
I	Place Pigalle–Halle-aux-Vins.....	2,557,210	494,130	5,387	5,387	98,168	30
J	Montmartre–Place Saint-Jacques.	4,091,028	800,606	7,500	7,500	122,595	26
K	Gare du Nord–Boul. Saint-Marcel.	952,515	186,318	5,773	5,773	51,334	26
L	La Villette–Place Saint-Sulpice...	4,806,534	868,111	7,500	7,500	104,082	40
M	Belleville–Arts-et-Métiers.....	1,461,193	295,584	5,800	5,800	75.786	26
N	Belleville–Louvre.....	2,994,195	527,901	3,852	3,852	117,092	30
O	Ménilmontant-Gare Montparnasse.	5,568,039	1,042,267	7,334	7,334	125,159	40
P	Charonne–Place d'Italie.....	1,927,276	332,616	6,200	6,200	75,174	30
Q	Plaisance–Hôtel-de-Ville.....	1,864,756	359,869	5,533	5,533	79,440	30
R	Gare de Lyon-St-Philippe-du-Roule.	3,594,535	667,255	6,020	6,020	85,342	40
S	Mairie de Charenton–Place de la République (*b*).....	1,190,836	210,845	6,731	5,381	32,116	26
T	Gare d'Orléans–Square Montholon.	1,148,757	228,740	5,340	5,340	62,351	26
U	Parc Montsouris–Pl. de la Républ.	766,695	148,719	6,220	6,220	43,725	26
V	Maine–Gare du Nord.....	4,240,595	842.545	7,540	7,540	102,094	40
X	Vaugirard–Gare Saint-Lazare.....	3,058,765	620,290	6,100	6,100	105,821	30
Y	Grenelle–Porte Saint-Martin	3,187,867	615,034	7,235	7,235	107,846	30
Z	Grenelle–Bastille.....	917,128	176,402	6,990	6,990	46,683	28
AB	Passy–Place de la Bourse.....	3,247,621	619,446	6,280	6,280	80,560	40
AC	Petite-Villette–Champs-Élysées....	3,512,120	638,043	6,080	6,080	85,932	40
AD	Pl. de la République–École Milit^{re}.	1,265,259	237,869	6,380	6,380	59,334	26
AE	Forges d'Ivry–Place Saint-Michel.	231,725	38,165	6,400	4,727	32,418	26
AF	Panthéon–Place Courcelles.....	2,998,567	599,109	7,567	7,567	98,120	30
AG	Vaugirard–Louvre.....	2,461,499	455,609	6,115	6,115	90,530	30
AH	Auteuil–Place Saint-Sulpice.....	680,842	137,963	6,338	6,338	46,603	26
AI	Gare St-Lazare–Place Saint-Michel.	4.368,619	798,510	3,250	3,250	155,073	40
AJ	La Villette–Parc Monceau	627,876	116,554	6,150	6 150	41,867	26
TQ	Porte d'Ivry–Les Halles.....	1,189,163	224,652	5,590	5,590	57,564	26
	TOTAUX..... ...	118,102,968	22,268,324	.....	.....	3,499,202	.....

(1) Non compris le renouvellement en cours de route.

(*a*) Toutes les lignes d'omnibus sont exploitées à traction de chevaux : 2 chevaux pour les lignes desservies par des omnibus à 26, 28 et 30 places ; 3 chevaux pour les omnibus à 40 places.

des Omnibus pendant les années 1891 et 1892.

1892.

NOMBRE DE PLACES			RÉPARTITION DU NOMBRE DE PLACES OFFERTES				RECETTES BRUTES	
			par nature de places.		par section.			
offertes (1).	occupées.	Coeffic[t] d'utilisation.	Intérieur.	Impériale.	Intra-muros.	Extra-muros.	totales.	dont intra-muros.
9	10	11	12	13	14	15	16	17
		p. 100.					fr.	fr.
1,551,550	1,193,671	76.5	870,313	323,358	1,193,671	»	215,014	215,014
6,153,160	7,060,432	114.7	4,136,407	2,924,025	7,060,432	»	1,349,542	1,349,542
5,486,000	5,191,467	95.1	2,882,941	2,308,526	5,191,467	»	1,006,594	1,006,594
1,798,560	819,061	45.5	482,373	336,688	819,061	»	157,323	157,323
4,671,200	5,693,220	121.9	3,416,023	2,277,197	5,693,220	»	1,058,891	1,058,891
1,781,840	1,636,106	91.8	986,889	649,217	1,636,106	»	309,874	305,874
12,523,560	14,266,411	113.9	8,021,376	6,245,035	14,266,411	»	2,472,649	2,472,649
4,551,120	6,114,408	134.3	3,453,952	2,660,456	6,114,408	»	1,167,861	1,167,861
4,219,960	4,613,602	109.3	2,586,482	2,027,120	4,613,602	»	884,112	884,112
7,134,760	8,995,259	126.1	5,035,051	3,960,208	8,995,259	»	1,716,098	1,716,098
2,825,040	2,750,098	97.3	1,580,089	1,170,089	2,750,098	»	526,992	526,992
3,187,470	4,248,839	133.3	2,470,881	1,777,958	4,248,839	»	827,857	827,857
1,347,684	937,242	69.5	546,900	390,342	937,242	»	183,709	183,709
4,163,280	4,947,755	118.9	2,684,650	2,263,105	4,947,755	»	908,392	908,392
1,970,436	1,416,318	71.9	902,127	514,191	1,416,318	»	277,609	277,609
3,512,760	2,911,929	82.9	1,761,249	1,150,680	2,911,929	»	511,691	511,691
5,006,360	6,544,998	130.7	3,545,132	2,999,866	6,544,998	»	1,205,470	1,205,470
2,255,220	2,336,227	103.6	1,389,175	947,052	2,336,227	»	393,378	393,378
2,383,200	2,005,245	84.1	1,074,766	930,479	2,005,245	»	386,864	386,864
3,413,680	3,643,948	106.7	2,102,199	1,541,749	3,643,948	»	672,305	672,305
835,016	807,553	96.7	470,204	337,349	614,152	193,401	141,370	110,581
1,621,126	1,155,344	71.2	698,803	456,541	1,155,344	»	231,439	231,439
1,136,850	767,532	67.5	439,697	327,835	767,532	»	149,064	149,064
4,083,760	4,805,342	117.7	2,644,539	2,160,803	4,805,342	»	949,384	949,384
3,174,630	3,196,690	100.7	1,826,582	1,370,108	3,196,690	»	646,526	646,526
3,235,380	3,490,985	107.9	1,987,353	1,503,632	3,490,985	»	672,847	672,847
1,307,124	908,138	69.5	505,849	402,289	908,138	»	174,799	174,799
3,202,400	3,272,364	102.1	1,916,969	1,355,395	3,272,364	»	616,629	616,629
3,437,280	3,741,849	108.9	2,245,964	1,495,885	3,741,849	»	675,643	675,643
1,542,684	1,299,169	84.2	796,727	502,442	1,299,169	»	242,154	242,154
842,868	212,646	25.2	151,788	60,860	152,377	60,271	34,377	24,122
2,949,600	3,156,432	107.2	1,934,596	1,220,836	3,156,432	»	625,038	625,038
2,715,900	2,570,352	94.6	1,498,546	1,071,806	2,570,352	»	472,835	472,835
1,211,678	730,433	60.3	486,976	243,457	730,433	»	148,229	148,229
6,202,920	4,706,860	75.9	2,710,810	1,996,050	4,706,860	»	847,305	847,305
1,088,542	626,220	57.5	352,078	274,142	626,220	»	116,140	116,140
1,496,664	1,066,620	71.3	688,053	378,567	1,066,620	»	197,651	197,651
119,987,262	125,839,767	103.2	71,284,429	52,555,338	123,586,095	253,672	23,169,746	23,128,702

(*b*) Ligne remplacée, à partir du 27 août 1892, par le tramway Y (Charenton-Place de la République).

I. — *Résultats de l'exploitation de la Compagnie générale*

LETTRES.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES LIGNES.	1891. VOYAGEURS.	1891. RECETTES.	Longueurs exploitées totales.	Longueurs exploitées dont intra-muros.	NOMBRE de courses effectuées.	CONTENANCE des voitures.
1	2	3	4	5	6	7	8
	2° Voies ferrées (Conc^n Loubat).		fr.	mèt.	mèt.		places.
A	Louvre-Saint-Cloud (*a*).....	1,866,420	276,083	10,135	7,502	27,803	51
B	Louvre-Sèvres (*a*).....	1,066,394	153,538	11,345	7,482	15,236	51
C	Louvre-Vincennes (*a*).....	8,065,950	1,172,841	8,258	6,022	122,454	51
	TOTAUX.....	10,998,764	1,602,462	.....	.....	165,493	.....
	3° Tramways et Service matinal.						
D	Étoile-La Villette (*a*).....	8,667,797	1,494,706	5,725	5,725	169,574	51
E	La Villette-Place de la Nation (*a*).	4,241,506	689,889	4,995	4,995	119,162	51
F	Cours de Vincennes-Louvre (*a*)...	9,053,526	1,646,040	6,628	6,628	190,236	51
G	Montrouge-Gare de l'Est (*a*).....	11,775,991	2,177,190	6,328	6,328	202,923	51
H	La Chapelle-Square Monge (*a*)...	6,016,279	1,114,280	6,237	6,237	113,903	51
I	Porte Clignancourt-La Bastille (*a*).			5,721	5,721	171,132	51
I *bis*	Cimet. St-Ouen-P^te Clignancourt (*a*).	10,738,056	1,830,312	1,134	"	70,164	20
I *ter*	La Bastille-Cimet. St-Ouen (*a*) (1)..			"	"	20,458	51
J	Louvre-Passy (*a*).....	2,014,283	368,230	5,429	5,429	63,923	51
K	Louvre-Charenton (*a*).....	3,528,997	587,804	8,576	6,105	73,608	51
L	La Bastille-Porte Rapp (*a*).....	4,093,537	733,697	6,100	6,100	93,952	51
M	Gare de Lyon-Place de l'Alma (*a*).	3,187,307	587,803	6,646	6,646	76,015	51
N	La Muette-Rue Taitbout (*a*).....	3,283,034	668,564	6,496	6,496	90,511	51
O	Auteuil-Boulogne (*b*) (2).....	901,873	113,429	2,760	"	46,945	41, 24, 63
P	Trocadéro-La Villette (*a*).....	2,425,639	437,708	7,234	7,234	42,181	51
P *bis*	Place Pigalle-Trocadéro (*a*) (3)...	963,882	180,939	5,034	5,034	41,628	51
R	Boulogne-Les Moulineaux (*a*)....	201,936	21,605	3,044	"	20,483	22
S	Charenton-Créteil (*a*).....	471,549	89,368	4,870	"	28,731	20, 51
U	Pl. de la Nation-Gare de Sceaux (*a*).	"	"	6,870	6,870	30,601	23
X	Montreuil-Châtelet (intra-m.) (*a*).	"	"	5,686	5,686	28,937	46
Y	Pl. de la République-Charenton (*a*).	"	"	6,776	5,100	19,866	51
Z	St-Denis-Châtelet (intra-m.) (*a*)...	"	"	5,033	5,033	1,478	47
AB	Louvre-Versailles (*a*).....	1,858,462	282,588	19,042	7,482	12,377	51
	TOTAUX.....	73,423,656	13,024,153	.....	.....	1,728,488	.....
G *bis*	Matinal { Montrouge-Châtelet (*a*).	78,358	11,753	4,115	4,115	1,932	51
H *bis*	Matinal { La Chapelle-Châtelet (*a*).	49,512	7,427	4,810	4,810	1,224	51
	TOTAUX.....	127,870	13,043,333	.....	.....	1,731,644	.....
	4° Banlieue.						
.....	Saint-Maur (*a*).....	136,401	29,307	4,781	"	14,832	—
.....	Saint-Charles-Grenelle (*a*).....	46,983	5,951	1,950	1,950	23,406	—
.....	Romainville-Belleville (*a*).....	91,955	20,240	2,755	"	21,182	—
.....	Cimetière de Bagneux (*a*).....	178,077	32,351	2,465	"	21,784	—
.....	Cimetière de Pantin (*a*).....	220,837	29,606	1,767	"	26,748	—
.....	Belleville (Rabatteuse) (*a*).....	46,784	"	450	450	24,114	—
	TOTAUX.....	716,037	117,455	.....	.....	132,066	.....
	TOTAUX GÉNÉRAUX.....	203,369,295	35,311,657	.....	.....	5,528,405	.....

(1) Non compris le renouvellement en cours de route.
(*a*) Lignes à traction animale. — (*b*) Ligne à traction mécanique.

des Omnibus pendant les années 1891 et 1892. (Fin.)

1892.

NOMBRE DE PLACES			RÉPARTITION DU NOMBRE DE PLACES OCCUPÉES				RECETTES BRUTES	
			par nature de places.		par section.			
offertes (1).	occupées.	Coeffic[t] d'utilisation.	Intérieur.	Impériale.	Intra-muros.	Extra-muros.	totales.	dont intra-muros.
9	10	11	12	13	14	15	16	17
		p. 100.					fr.	fr.
2,835,906	1,730,201	61.0	1,054,412	675,789	950,946	779,255	254,955	177,459
1,554,072	1,070,693	68.9	675,527	395,167	513,216	557,478	152,336	95,020
12,490,308	8,013,557	64.2	4,449,442	3,564,115	5,572,508	2,441,049	1,153,652	974,178
16,880,286	10,814,452	64.1	6,179,381	4,635,071	7,036,670	3,777,782	1,560,943	1,247,257
8,548,274	8,951,549	104.7	5,257,378	3,694,171	8,951,549	.	1,532,552	1,532,552
6,077,262	4,416,692	72.7	2,320,616	2,096,076	4,416,692	.	710,341	.
9,702,036	9,357,719	96.5	4,995,138	4,362,581	9,357,719	.	1,090,415	.
10,319,073	12,354,157	119.4	6,982,441	5,371,716	12,354,157	.	2,273,923	2,273,923
5,809,053	6,018,916	103.6	3,304,812	2,714,104	6,018,916	.	1,109,121	1,109,121
9,772,090	9,555,368	97.8	5,442,903	4,112,465	9,555,368	.	1,682,775	1,682,775
2,447,628	538,165	75.0	202,411	335,754	. .	538,165	36,832	.
	1,296,339		723,745	572,594	1,162,506	133,833	213,640	204,188
3,260,073	2,097,207	64.3	1,226,405	870,802	2,097,207	.	379,591	379,591
7,508,016	3,477,069	46.3	1,893,128	1,583,941	2,654,648	822,421	573,455	456,996
4,638,552	4,326,265	93.3	2,524,371	1,801,894	4,326,265	.	766,194	766,194
3,876,765	3,440,002	88.7	2,093,808	1,346,194	3,440,002	.	630,817	630,817
4,616,011	3,594,550	77.9	2,106,889	1,487,661	3,594,550	.	722,557	722,557
2,607,319	1,355,212	51.9	565,960	789,252	.	1,355,212	161,780	.
2,151,221	2,368,749	110.1	1,358,949	1,009,800	2,368,749	.	427,910	427,910
2,123,028	1,145,698	54.0	614,396	531,302	1,145,698	.	219,566	219,566
450,626	221,562	49.2	80,595	140,967	.	221,562	22,284	.
1,134,182	469,339	41.4	184,001	285,338	.	469,339	88,327	.
713,823	610,082	85.5	243,587	366,495	610,082	.	109,932	109,932
1,335,312	902,256	67.6	466,728	435,528	902,256	.	158,846	158,846
2,026,332	1,142,208	56.4	585,664	556,544	800,190	342,018	177,176	152,606
69,466	30,026	46 1	21,076	8,950	30,026	.	6,492	6,492
1,728,204	1,624,416	94.0	1,007,777	616,639	440,509	1,183,907	248,406	85,686
90,944,346	79,293,546	87.2	44,202,778	35,090,768	74,227,089	5,066,457	13,948,930	10,919,072
96,000	80,158	83.5	50,253	29,905	80,158	.	12,023	12,023
60,900	49,066	80.6	34,775	14,291	49,066	.	7,360	7,360
91,101,246	79,422,770	87.2	44,287,806	35,134,964	74,356,313	5,066,457	13,968,313	10,938,455
2,097,172	125,962	34.1	125,962	.	.	125,962	27,080	.
	47,283		47,283	.	47,283	.	5,874	5,874
	100,921		100,921	.	.	100,921	22,239	.
	183,449		137,654	45,795	.	183,449	34,251	.
	216,025		147,074	68,951	.	216,025	28,908	.
	40,953		40,953	.	40,953	.	.	.
2,097,172	714,593	34.1	599,847	114,746	88,236	626,357	118,353	5,874
230,065,960	214,791,582	93.4	122,351,463	92,440,119	205,067,314	9,724,268	38,817,355	35,320,288

(1) Ligne créée le 1er avril 1891. — (2) Le 20 septembre 1891, la traction animale est remplacée par la traction mécanique. — (3) Traction mécanique supprimée sur cette ligne à dater du 1er avril 1891, et remplacée par la traction animale.

II. — *Résultats de l'exploitation des compagnies de tramways (autres que*

LETTRES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	1891. VOYAGEURS.	1891. RECETTES.	Longueurs exploitées totales.	Longueurs exploitées dont intra-muros.	NOMBRE de courses effectuées.	CONTENANCE des voitures.
1	2	3	4	5	6.	7	8
			fr.	mèt.	mèt.		places.
	A. — Compagnie des tramways de Paris						
A	Courbevoie-Étoile (1).....	3,547,963	486,871	3,484	1,158	89,913	46, 48, 53
A'	Courb.-Étoile (Serv. de St-Germ.) (1)	"	"			25,558	
a	Suresnes-Courbevoie (2).....	334,819	41,506	2,920	"	25,556	30
AB	Courb. (P. de Neuil.)-Madeleine (2)	1,708,641	270,785	6,736	3,116	37,644	46
B	Courb. (P. de la Jatte)-Madel. (2)..	(a) 2,027,855	(a) 317,224	5,640	3,116	56,972	46
C	Levallois-Madeleine (2).....	1,779,508	272,076	4,720	2,930	56,790	32
D	Gennevilliers-Asnières-Madel. (2)..	(b) 3,441,570	(b) 349,176	8,250	3,470	47,299	82
DA	Asnières (C. des Bourg^s)-Madel. (2).	153,257	15,642	6,821	3,191	42,245	30
d	Asnières-St-Ouen. (Rabattage) (2)..	7,375	869	"	"	17,383	.....
E	Saint-Denis-Madeleine (3).....	(c) 2,277,435	(c) 281,191	9,146	3,446	40,886	50
F	Saint-Denis-rue Taitbout (4).....	2,636,258	347,902	8,801	3,805	38,017	46, 50
f	Saint-Denis-Châtelet (4) (5).....	"	"	3,828	"	702	46
G	Aubervilliers-Pl. de la Répub. (2)..	3,675,606	484,149	6,725	4,570	58,736	46, 48
g	Q.-G.-Cimetière. (Rabattage) (2)..	207,170	10,358	830	"	33,864	.....
H	Pantin-Pl. de la République (2)...	2,366,455	406,904	6,160	4,610	58,541	46, 48
h'	Pantin-Noisy-le-Sec (Rabattage) (2)	40,514	6,075	"	"	9,460	.....
h'	Pré-Saint-Gervais. (Rabattage) (2) .	89,536	4,476	"	"	20,793	.....
.....	Rabattage Bineau-Bezons (2).....	6,156	923	"	"	"	.....
.....	St-Ouen-Boul. Haussmann (2).....	3,451	405	"	"	"	.....
.....	Rabattage de St-Ouen (Landy) (2)..	23,985	1,199	"	"	"	.....
	TOTAUX.....	24,327,554	3,297,031	74,061	33,412	660,359	.....
	B. — Compagnie générale						
1	St-Germain-des-Prés-Fontenay (2) .	4,235,195	556,656	9,068	4,192	73,488	46
2	Montparnasse-Étoile (2).....	4,721,524	832,925	4,196	4,196	124,974	47
3	Montparnasse-Bastille (2).....	4,666,564	825,853	5,045	5,045	119,064	48
.. ..	Villejuif-Place Walhubert (2).....	982,538	114,922	(3,479)	(3,849)	10,386	46
4	Villejuif-Châtelet (2).....	"	"	8,110	4,676	51,601	46
5	St-Germain-des-Prés-Clamart (2)...	2,366,399	323,426	9,744	4,908	47,800	46
.....	Montreuil-Place de la Nation (2)..	1,412,803	160,534	4,151	1,445	48,868	46
6	Porte de Mont.-Montreuil (2) (5)...	"	"				
7	Bastille-Charenton (2).....	2,855,729	362,055	6,151	3,520	62,073	46
8	Pl. de la Nation-Pl. Walhubert (2)..	496,045	80,880	4,225	4,225	30,614	46
9	Square Cluny-Ivry (2).....	1,286,567	208,088	7,477	4,859	37,099	46
10	Châtelet-Choisy-le-Roi (2).....	"	"	11,588	4,720	29,332	46
.....	Square Cluny-Vitry (2)...	2,787,080	403,029	(8,551)	(4,104)	20,156	46
11	Avenue d'Antin-Vanves (2).....	556,766	77,430	6,750	4,989	22,666	21
.....	Rabattage de Villejuif (2).....	61,141	9,171	(2,200)	"	4,854	22 ou 46
	TOTAUX.....	26,428,331	3,954,969	76,505	46,775	682,975	.....
C. — Tramway de Paris à Saint-Germain (1).		1,499,799	629,188	21,763	1,024	21,441	28, 30, 48, 50
D. — Tr. de Paris (P^te de Vincennes) à Ville-Évrard et emb^t de Bry-sur-Marne (6).		1,383,482	315,502	14,240	"	25,633	46, 50
E. — Tramway funiculaire de Belleville...		1,049,166	101,701	2,000	2,000	192,031	20

(1) Traction mécan^e (vap^r). — (2) Traction de chev. — (3) Traction élect^e. — (4) Traction élect^e *extra-muros* et traction animale *intra-muros*. — (5) La section *extra-muros* seule est exploitée par la compagnie. — (6) Traction à air comprimé.
(*) Non compris le renouvellement en cours de route.

la Compagnie générale des Omnibus) pendant les années 1891 et 1892.

1892.

NOMBRE DE PLACES			RÉPARTITION DU NOMBRE DE PLACES OCCUPÉES				RECETTES BRUTES	
			par nature de places.		par section.			
offertes (*).	occupées.	Coeffic' d'utilisation.	Intérieur.	Impériale.	Intra-muros.	Extra-muros.	totales.	dont intra-muros
9	10	11	12	13	14	15	16	17
		p. 100					fr.	fr.
et du département de la Seine.								
8,473,116	3,451,476	40.7	1,514,565	1,936,911	1,290,472	2,161,004	463,079	164,592
2,555,809	356,507	14.0	29,199	327,308	118,499	238,008	38,488	13,535
766,680	332,832	43.4	79,690	253,142	"	332,832	40,974	"
5,194,872	1,482,868	28.5	783,695	699,173	682,400	800,468	229,466	120,566
7,458,585	2,458,010	33.0	1,173,603	1,284,407	1,344,746	1,113,264	364,624	239,050
3,684,500	1,718,337	47.3	760,002	958,335	1,173,641	544,696	261,598	195,124
5,481,824	3,337,592	60.9	1,379,545	1,958,047	1,243,122	2,094,470	350,431	204,088
3,904,212	2,205,210	56.5	736,004	1,469,206	635,894	1,569,316	210,277	109,219
521,490	42,150	8.1	"	42,150	"	42,150	2,107	"
4,484,226	2,722,453	60.7	1,147,048	1,575,045	1,156,330	1,566,123	342,179	195,798
5,322,922	2,571,587	48.3	1,100,102	1,471,485	760,606	1,810,981	321,779	141,342
70,200	23,249	33.0	14,076	9,173	"	23,249	2,527	"
8,161,297	3,775,648	46.3	1,941,337	1,834,311	1,966,890	1,808,758	492,598	359,404
1,015,920	204,884	20.2	"	204,884	"	204,884	10,244	"
5,413,210	2,379,311	44.0	1,327,598	1,051,713	1,929,993	449,318	405,299	348,214
141,460	36,872	26.1	"	36,872	"	36,872	5,530	"
291,092	94,417	32.4	"	94,417	"	94,417	4,721	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
62,891,466	27,193,403	43.2	11,986,824	15,206,579	12,302,593	14,890,810	3,545,921	2,091,832
parisienne de tramways.								
10,323,320	4,241,522	41.1	2,549,023	1,692,499	2,172,615	2,068,907	554,563	375,465
5,874,082	4,763,692	81.1	2,805,639	1,958,053	4,763,692	"	841,161	841,161
5,694,888	4,704,042	82.6	2,821,638	1,882,404	4,704,042	"	832,648	832,648
1,481,384	240,968	16.3	140,609	100,379	107,910	133,078	29,236	18,841
6,054,796	2,541,682	42.0	1,288,173	1,253,509	1,696,387	845,295	371,873	302,801
5,449,942	2,358,495	43.3	1,302,624	1,055,871	1,280,478	1,078,017	319,806	219,153
1,140,530	969,834	85.0	732,992	236,842	193,715	776,119	125,355	27,565
9,153,678	2,778,511	30.4	1,605,600	1,172,911	1,547,591	1,230,920	350,118	258,330
1,408,244	407,797	28.9	223,837	183,960	407,797	"	66,722	66,722
3,348,570	1,297,640	38.9	689,976	607,664	926,247	371,393	208,883	153,885
3,361,542	1,374,609	40.9	648,694	725,915	811,275	563,334	235,378	144,221
2,457,136	932,039	38.0	552,364	379,675	555,843	376,196	187,606	97,254
917,994	608,685	66.3	166,121	442,564	359,201	249,484	81,412	65,906
187,268	22,890	16.7	"	22,890	"	22,890	3,117	3,117
56,803,374	27,242,426	48.0	15,527,290	11,715,136	19,526,793	7,715,633	4,157,878	3,407,069
3,189,280	1,473,322	46.2	—	—	—	—	513,149	—
2,543,732	1,508,766	59.3	—	—	—	1,508,766	338,814	—
3,840,620	3,397,901	88.5	3,397,901	"	3,397,901	—	324,596	324,596

(a) Y compris 1,439,982 voyageurs et 229,757 francs de recette pour l'ancienne ligne Neuilly (Boul. Bineau-Madeleine.)
(b) Y compris 3,164,615 voyageurs et 320,315 fr. de recette pour l'ancienne ligne Gennevilliers-Asnières-B. Haussmann.
(c) Y compris 2,073,367 voyageurs et 255,810 fr. de recette pour l'ancienne ligne Saint-Denis-Boulevard Haussmann.

III. — *Mouvement et recette des voyageurs transportés sur le chemin de fer de Ceinture (rive droite et rive gauche) pendant les années 1891 et 1892.*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	1891.			1892.		
	NOMBRE DE VOYAGEURS		RECETTE (impôt déduit.)	NOMBRE DE VOYAGEURS		RECETTE (impôt déduit.)
	expédiés.	reçus.		expédiés.	reçus.	
1	2	3	4	5	6	7
			francs.			francs.
Ouest, par Courcelles-Ceinture	*2,547,345*	*3,176,985*	*370,918*	*2,577,308*	*3,550,698*	*428,835*
Courcelles-Ceinture.....	690,174	706,023	142,857	752,594	838,666	156,127
Avenue de Clichy.....	724,043	655,466	117,341	734,749	657,409	111,983
Avenue de Saint-Ouen	815,698	680,639	120,363	870,530	736,316	122,762
Boulevard Ornano.....	1,219,516	942,950	172,911	1,280,127	866.655	174,075
Correspondance Nord.....	*76.131*	*39,246*	*16,059*	*45,587*	*31,521*	*4,969*
La Chapelle-St-Denis-Nord-Ceint[re].	596,866	612,023	117,511	618,441	651,819	114,512
Correspondance Est	*20,759*	*8,280*	*3,375*	*28,574*	*13,062*	*4,092*
Est-Ceinture.....	101,697	128,504	26,687	128,871	217,611	32,502
Pont-de-Flandre	928,494	1,238,326	255,590	953,714	1,288,533	258,004
Belleville-Villette.....	1,035,613	965,746	192,234	1,106,853	1,016,140	199,830
Ménilmontant	2,015,172	1,534,062	317,214	2,155,304	1,335,431	289,366
Charonne	858,535	693,850	141,102	926,155	772,452	138,371
Avenue de Vincennes.....	1,013,971	988,867	206,978	1,034,135	1,052,635	208,657
Bel-Air.... *Vincennes*.....	*281,154*	*218,368*	*45,991*	*293,208*	*220,989*	*43,489*
Bel-Air.... Ceinture.....	586,024	660,394	130,559	614,437	720,634	139,806
Correspondance Lyon.....	*13,163*	*30,204*	*3,793*	*1,983*	*958*	*70*
La Rapée-Bercy.....	519,866	653,901	133,163	532,095	695,378	138,920
Correspondance Orléans	*8,529*	*3,245*	*855*	*5,715*	*6,257*	*423*
Orléans-Ceinture.....	500,826	549,045	100,878	532,152	558,567	101,404
La Maison-Blanche.....	931,206	957,040	185,420	922,541	869,080	169,361
La Glacière-Gentilly.....	450,868	466,109	78,813	463,378	492,183	75,511
Montrouge.....	1,111,996	1,059,513	191,910	1,146,213	1,081,721	195,582
Versailles (rive gauche).....	*262,676*	*211,185*	*44,579*	*288,018*	*234,354*	*46,965*
Ouest-Ceinture.....	668,310	555,712	90,121	713,660	584,926	82,886
Vaugirard-Issy.....	720,344	752,772	112,671	736,684	759,736	106,649
Grenelle.....	200,112	229,880	29,211	203,211	254,251	30,596
Point-du-Jour.....	718,979	736,296	91,984	728,078	729,697	91,202
Auteuil.....	175,523	326,959	69,151	171,499	327,555	79,405
	19,791,590	19,791,590	3,508,539	20,565,234	20,565,234	3,541,291
Produit des trains de voyageurs passant en péage sur la ligne de l'Ouest entre Courc[les] et Auteuil..	"	"	102,882	"	"	"
Militaires transportés gratuitement	"	"	"	10,733	10,733	76,324
TOTAUX.....	19,791,590	19,791,590	3,611,421	20,575,967	20,575,967	3,617.615

NOTA. — Les noms et les chiffres en italique se rapporte..t aux voyageurs de *correspondance*.

IV. — *Mouvement et recette des voyageurs transportés sur la ligne d'Auteuil pendant les années 1891 et 1892.*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	1891.			1892.		
	NOMBRE DE VOYAGEURS		RECETTE (impôt déduit).	NOMBRE DE VOYAGEURS		RECETTE (impôt déduit).
	expédiés.	reçus.		expédiés.	reçus.	
1	2	3	4	5	6	7
			francs.			francs.
Paris (Saint-Lazare) (a).....	—	—	—	—	—	—
Batignolles.....	1,342,611	1,395,415	285,212	1,358,387	1,410,270	282,549
Courcelles-Levallois (gare).....	2,194,192	2,319,021	389,017	2,128,811	2,253,704	374,103
Courcelles-Levallois (transit).....	1,873,727	1,900,067	172,049	1,973,953	2,035,221	173,278
Neuilly-Porte Maillot.....	2,287,299	2,358,602	448,251	2,267,136	2,312,618	452,055
Avenue du Bois-de-Boulogne.....	579,084	580,049	127,808	591,694	593,549	129,048
Avenue du Trocadéro.....	498,957	492,767	99,152	512,406	508,681	100,121
Passy.....	847,269	898,989	194,099	875,888	905,911	199,792
Auteuil (gare).....	1,495,933	1,613,458	390,485	1,831,795	1,925,463	406,673
Auteuil (transit).....	1,979,333	1,935,749	264,701	1,948,561	1,901,493	248,400
TOTAUX (b).....	18,388,590	18,388,590	2,696,330	19,995,333	19,995,333	2,800,712

(a) Les rapports annuels de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest n'indiquent pas la part du trafic de la gare Saint-Lazare revenant à la ligne d'Auteuil.

(b) Y compris le trafic de la gare Saint-Lazare.

10° — LIGNES EN CONSTRUCTION OU EN PROJET AU 1er JANVIER 1893.

Les moyens de communication qui doivent s'ajouter prochainement au réseau parisien en exploitation, comprennent : 1° les lignes déclarées d'utilité publique; 2° les lignes en projet ou à l'étude.

1° LIGNES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Tramways. — Les lignes concédées par des décrets antérieurs au 1er janvier 1893 sont au nombre de huit, savoir :

1) Tramway de *Paris à Arpajon avec embranchement de Montlhéry sur Marcoussis*, concédé par décret du 13 février 1891 à la Compagnie du chemin de fer sur routes de Paris à Arpajon.

Ce tramway, à voie normale de 1 m. 44, est destiné au transport des voyageurs et des marchandises entre les Halles centrales de Paris, d'une part, et Arpajon et Marcoussis; toutefois, entre 4 heures du matin et 1 heure du matin, le service des marchandises autres que les messageries s'arrêtera à la porte d'Orléans, et celui des voyageurs et articles de messageries s'arrêtera à Paris-Luxembourg.

Le transport des voyageurs et des marchandises ne sera prolongé au delà de ces points dans Paris qu'entre 1 heure et 4 heures du matin pour le service des Halles centrales de Paris.

La partie à construire comprend les sections situées entre les fortifications et les terminus d'Arpajon et de Marcoussis, soit 34 kilomètres environ [1].

Entre les Halles et la porte d'Orléans, le concessionnaire aura un simple droit de circulation sur les lignes *intra-muros* concédées, soit à la Ville de Paris, soit au département de la Seine, qu'il utilisera conformément à l'article 30 du cahier des charges de la concession des tramways de Montrouge à la gare de l'Est et des Halles à la porte d'Ivry et à la convention passée, les 17-30 avril 1890, entre lui et la Compagnie générale des Omnibus.

La traction mécanique sera faite au choix du concessionnaire (électricité, locomotives à vapeur avec ou sans foyer; machines à air comprimé...). Dans Paris, la locomotive à foyer ne sera pas admise, sauf entre 1 heure et 4 heures du matin.

2) Ligne d'*Auteuil à Saint-Sulpice*, mesurant une longueur de 6,400 mètres, y compris les parcours communs avec les lignes du Louvre à Sèvres, de l'avenue d'Antin à Vanves et de Saint-Germain-des-Prés à Clamart.

Cette ligne, concédée à la Compagnie générale des Omnibus, par décret du 5 juin 1891, sera à traction de chevaux et à voie de 1 m. 44. Elle sera desservie par des voitures contenant 13 places à l'intérieur et une plate-forme de 11 places, dont 4 assises. Les départs prévus auront lieu de 13 en 13 minutes le matin, et de 10 en 10 minutes l'après-midi [2].

3) Ligne de *Pantin à l'Opéra*, à voie normale de 1 m. 44 et à traction mécanique, concédée aussi à la Compagnie générale des Omnibus par décret du 5 juin 1891.

Cette ligne empruntera : 1° à la ligne déjà existante de Pantin à la place de la République, la partie comprise entre Pantin et la rue du Faubourg-Saint-Denis ; 2° à la ligne Saint-Denis-rue Taitbout, la section comprise entre la rue Le Peletier et la rue Taitbout; 3° à la ligne Muette-rue Taitbout, la partie comprise entre la chaussée d'Antin et l'Opéra.

La partie concédée devant relier ces trois tronçons, ne mesurera que 1,750 mètres [3].

4) Ligne de *Neuilly* (*boulevard du Château*) *à la Madeleine, par l'avenue du Roule*, concédée à la Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine par le même décret du 5 juin 1891, à voie normale (1 m. 44) et à traction animale.

Affectée spécialement au transport des voyageurs, la ligne Neuilly-Madeleine empruntera à la ligne déjà exploitée de Courbevoie à la Madeleine, toute la section comprise entre la porte des Ternes et la Madeleine. La section à construire *extra-muros* aura une longueur de 1,780 mètres [4].

5) Ligne de *Neuilly* (*porte Maillot*) *à Saint-Denis* (*place des Casernes*), concédée à la Compagnie précitée par décret du 22 octobre 1891 pour le transport exclusif des voyageurs.

La longueur concédée est de 4,460 mètres, non compris la section comprise entre la porte Champerret et la porte Maillot, empruntée à la ligne en exploitation de la Madeleine à Courbevoie.

La voie aura 1 m. 44 et la traction sera faite au moyen de moteurs électriques [5].

---

[1] La section comprise entre Paris (porte d'Orléans) et Antony (8 kilom.) a été ouverte à l'exploitation le 27 avril 1893; une deuxième section, comprise entre Antony et Longjumeau (13 kilom.), a été également ouverte à l'exploitation le 15 août 1893.

[2] Cette ligne a été ouverte à l'exploitation le 1er août 1893. Les voitures sont traînées par un seul cheval et n'ont pas d'impériale.

[3] Ligne ouverte à l'exploitation le 3 mai 1893.

[4] Ligne ouverte à l'exploitation le 16 novembre 1893.

[5] Ligne ouverte à l'exploitation le 18 mars 1893.

6) Ligne de la *place Saint-Augustin au cours de Vincennes*, concédée à la Compagnie générale des Omnibus par décret du 30 mars 1893.

Cette ligne desservira les rues de la Pépinière, Saint-Lazare, Châteaudun, Lafayette; puis, après avoir traversé le boulevard de la Villette, les rues Sécrétan, Bolivar et des Pyrénées jusqu'au cours de Vincennes où sera son terminus.

La traction sera faite au moyen de moteurs mécaniques sur voie de 1 m. 44.

Les voitures admettront les voyageurs et les bagages, puis, éventuellement, les messageries.

7) Ligne du *Pont de Charenton à la place de l'Église de la Varenne-Saint-Hilaire*, destinée au transport des voyageurs et de leurs bagages et desservie au moyen de moteurs mécaniques. Sa longueur, comprise entre Charenton et la Varenne-Saint-Hilaire, sera de 8,569 mètres.

La concession en a été faite, par décret du 28 avril 1892, à la Compagnie des tramways de Saint Maur-les-Fossés.

8) Embranchement de *Rosny-sous-Bois à la Maltournée*, concédé à la Compagnie des chemins de fer Nogentais par décret du 14 novembre 1892.

Cet embranchement, de 3 kilomètres environ, sera exploité dans les mêmes conditions que la ligne de Paris (porte de Vincennes) à Ville-Évrard et embranchement de Bry-sur-Marne : machines à air comprimé, voie normale de 1 m. 44, voyageurs et messageries.

Chemins de fer. — Les prolongements de lignes de chemins de fer, dont la construction a été autorisée, sont au nombre de deux :

1) *Prolongement, jusqu'au carrefour de Médicis, de la ligne de Limours (et embranchement de Sceaux à Bourg-la-Reine)*, en vertu du décret du 14 décembre 1889.

On sait que la construction de ce prolongement est faite par les soins de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans avec gare terminus, sous le rond-point de Médicis, à l'angle de la rue Gay-Lussac et du boulevard Saint-Michel.

L'itinéraire suivi comprend la rue Denfert-Rochereau, le carrefour de l'Observatoire et le boulevard Saint-Michel, presque identiquement celui du tramway de Montrouge à la gare de l'Est.

D'après l'avant-projet présenté par la Compagnie d'Orléans, le tracé de ce prolongement aura une longueur de 1,686 mètres, complètement en souterrain, sauf deux courtes sections à ciel ouvert, l'une à la traversée du square de la place Denfert-Rochereau, l'autre au croisement du boulevard de Port-Royal et de l'avenue de l'Observatoire.

Le minimum de rayon des courbes sera de 250 mètres et le maximum des déclivités, de 2 centimètres. La ligne sera établie à deux voies en prévision d'un raccordement avec les lignes métropolitaines qui pourraient être créées ultérieurement.

La dépense est évaluée à 6,412,000 francs, y compris une somme de 112,000 francs pour travaux réclamés par le service des carrières et 2,900,000 francs correspondant aux travaux qu'aurait nécessité sans tarder l'agrandissement de la gare de la place Denfert-Rochereau, si cette gare était restée tête de ligne.

En réalité, la dépense revenant au nouveau tronçon ne serait que de 3,512,000 francs.

Les travaux sont déjà commencés et l'ouverture de la ligne pourra être faite très probablement vers le milieu de l'année 1894.

2) *Prolongement, jusqu'à l'Esplanade des Invalides, de la ligne de Courbevoie-Puteaux-Moulineaux au Champ-de-Mars*, déclaré d'utilité publique par décret du 5 juillet 1893.

La longueur de ce prolongement est de 1,007 mètres.

Les travaux seront exécutés par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui s'engage à effectuer la suppression des passages à niveau, en même temps que le prolongement en tranchée ouverte de la ligne jusqu'à la rue de Constantine, et la création sur l'Esplanade des Invalides d'une gare de voyageurs et de messageries.

Cette gare serait établie en contre-bas du sol; ses bâtiments seraient disposés de manière à respecter la perspective de l'Esplanade et de l'Hôtel des Invalides.

2° LIGNES EN PROJET OU A L'ÉTUDE.

Les lignes projetées mériteraient, comme les lignes déclarées d'utilité publique, un certain développement; mais, en raison de leur grand nombre et par cela de l'extension considérable qu'elles nécessiteraient dans cette étude, on se contentera d'en donner un simple aperçu.

Au reste, le lecteur pourra utilement consulter, pour le détail, le *Journal municipal officiel de la Ville de Paris,* qui renferme, à l'égard de ces lignes, les propositions et les discussions qui ont eu lieu au sein du Conseil municipal, leur mise à l'enquête, leur adoption ou leur rejet, etc...

Lignes d'omnibus. — Les lignes d'omnibus, dont la création a été demandée, sont nombreuses. Il faut citer les lignes suivantes qui ont été, jusqu'à ce jour, l'objet de propositions au Conseil municipal et qui sont adoptées en principe :

1) De la porte Dauphine à la gare du Nord [1];

2) De la place de la Nativité à la gare Saint-Lazare [2];

3) De Grenelle (rond-point Saint-Charles) à la gare Saint-Lazare (place de Rome [1] [3];

4) Rond-point de la Villette à la porte de Charenton [1];

5) Du rond-point Ornano (porte de Clignancourt) au Bon-Marché [1];

6) De la place des Pyrénées au Louvre [1];

7) Du pont de Tolbiac (R.D.) à Montrouge (rue d'Alésia) (ligne devant être ultérieurement transformée en tramway à traction mécanique après l'achèvement des travaux de voirie de ce quartier [1];

8) De Montrouge (rue d'Alésia) à la gare d'Auteuil [1];

9) De la place de Médicis à la place Notre-Dame-de-Lorette [1];

10) De la rue des Morillons aux Halles (angle de la rue Étienne-Marcel et du boulevard de Sébastopol [1];

11) De la gare des Batignolles à la gare Montparnasse.

L'établissement de ces lignes entraînerait les modifications suivantes dans les lignes en exploitation [1] :

La ligne du lac Saint-Fargeau aurait son terminus reporté du square des Arts-et-Métiers à la place de la République;

Le premier terminus de la ligne Petite-Villette-Champs-Élysées serait reporté à la place Armand-Carrel;

La ligne Montmartre-Place St-Jacques serait prolongée jusqu'à la rue de la Glacière;

La ligne Place de la République-Square Montsouris serait également prolongée jusqu'à la station de Gentilly-Ceinture;

La ligne Plaisance-Hôtel-de-Ville serait déviée par les rues d'Odessa et du Montparnasse;

La ligne Halles-Porte-d'Ivry, aussi déviée par la rue Nationale et le boulevard de la Gare;

Enfin, la ligne Gare d'Orléans-Square Montholon serait prolongée jusqu'au pont de Bercy.

---

[1] Supplément au *Bull. mun. off.* du 29 mars 1893. — [2] Le parcours compris entre la place de la Nativité et la gare de Lyon serait effectué par un service de rabattage avec des voitures à un cheval. — [3] Ligne ouverte à l'exploitation le 5 août 1893.

Lignes de tramways. — Les lignes de tramways en projet ne sont pas moins nombreuses que les lignes d'omnibus. En voici la liste :

1) De Romainville aux Halles centrales ;
2) De Montreuil-sous-Bois à la gare du Nord ;
3) D'Asnières (boulevard de la Comète) à la Madeleine ;
4) Du Grand-Montrouge (cimetière de Bagneux) à Saint-Augustin ;
5) Du centre de Paris au bois de Boulogne ;
6) De Charonne à la gare Saint-Lazare ;
7) De la porte Maillot à Suresnes par les boulevards Maillot et Richard-Wallace, et les chemins de grande communication nos 39 et 37.
8) Du Champ-de-Mars (carrefour des avenues Duquesne, de Tourville, La Motte-Piquet et de La Bourdonnais) à Saint-Ouen, avec traction mécanique ;
9) De la porte d'Allemagne à la mairie du Pré-Saint-Gervais ;
10) De la place de la Bastille au Petit-Ivry ;
11) Funiculaire de Montmartre ;
12) Funiculaire du boulevard des Filles-du-Calvaire aux bassins de la Dhuys ;
13) De Pantin à Saint-Sulpice (en remplacement de la ligne d'omnibus de la Villette à Saint-Sulpice) ;
14) De Neuilly à l'Opéra, par les avenues du Roule et des Ternes, la rue du Faubourg-Saint-Honoré, etc. ;
15) De la place de la République à Romainville, à traction mécanique et à voie de 1 m. 44, pour voyageurs et bagages, et éventuellement pour messageries et petits colis [1] ;
16) De la place de Cachan à la place de Médicis ;
17) D'Auteuil à la Madeleine ;
18) De la porte d'Orléans à Saint-Philipe-du-Roule ;
19) De la porte Maillot à l'Opéra ;
20) De la gare Montparnasse à la gare du Nord ;
21) De la gare du Nord à la gare d'Orléans ;
22) Des Batignolles au Champ-de-Mars ;
23) Du bois de Vincennes au bois de Boulogne (tramway tubulaire souterrain à traction électrique, système Berlier) [2] ;
24) Du plateau de Châtillon à la place de la Concorde, par Fontenay, Châtillon, Bagneux et Montrouge ;
25) De Neuilly (porte Maillot) à Maisons-Laffitte, avec embranchement de la Garenne à l'église de Colombes, à traction mécanique, pour voyageurs, bagages et messageries ; voie de 1 mètre [3].
26) Saint-Denis au Pecq, avec embranchements rue Saint-Ouen et Épinay ;

Il y a lieu de noter encore les prolongements des lignes exploitées qui suivent :

1° Prolongement, jusqu'à *Bezons avec embranchement sur Colombes*, de la ligne actuelle de la Madeleine à Courbevoie (place des Trois-Maisons) ;

2° Prolongement, jusqu'à l'*Église de Maisons-Alfort*, du tramway de la Bastille à Charenton ;

---

[1] Déclarée d'utilité publique par décret du 18 août 1893 (*Journal Off.* du 23 août 1893).

[2] Ce tramway sera complétement en souterrain, sauf à la traversée du bassin de l'Arsenal. Ses points extrêmes seront situés aux portes de Vincennes et Dauphine, soit une longueur de 11 kilom. 160. La ligne comportera 17 stations, soit un écartement moyen de 700 mètres, avec un maximum de 920 m. 50, et la longueur en tunnel sera de 9,400 mètres environ.

[3] Déclarée d'utilité publique par décret du 18 septembre 1893 (*Journal Off.* du 21 septembre 1893).

3° Prolongement, jusqu'à l'*Asile de Villejuif*, du tramway du Châtelet à Villejuif;

4° Prolongement, jusqu'à la *place de la République*, de la ligne Ville-Évrard à Paris (porte de Vincennes);

5° Prolongement, jusqu'à la *place de la Concorde*, de la ligne Vanves-Avenue d'Antin;

6° Prolongement, jusqu'à l'*Hôtel-de-Ville*, de la ligne Passy-Louvre;

7° Prolongement de la ligne *Place Pigalle-Trocadéro* jusqu'à la Muette, avec déviation par l'avenue Victor-Hugo.

Enfin, la substitution à la traction animale, de la traction mécanique sur les lignes Bastille-Charenton et Charenton-Créteil.

Chemin de fer métropolitain. — Les projets de création de lignes d'omnibus et de tramways, qui viennent d'être énumérés, ne sont pas les seuls appelés à donner à la population parisienne de nouvelles facilités de transport à travers la capitale; mais il est juste de constater qu'ils n'auront pas moins pour effet certain de resserrer fortement les mailles du réseau déjà en exploitation.

Comme certaines capitales ou villes étrangères (Londres, Vienne, Berlin, New-York, etc.) Paris veut avoir son « chemin de fer métropolitain », dont le double but consisterait à relier ses gares entre elles en même temps que ses divers quartiers, et à permettre une expansion plus grande vers la périphérie en faisant pénétrer les grandes lignes jusqu'au centre de la ville.

Il convient de rappeler une dernière fois qu'il n'appartient pas à cette étude d'apprécier l'utilité ou l'inutilité de cette œuvre aussi grandiose que hardie. Les pouvoirs administratifs l'ont discutée sous ses diverses formes et chacun sait à présent que l'entreprise est parfaitement exécutable, malgré les difficultés qu'oppose un sous-sol aussi travaillé que celui de Paris.

Des données précises et de la dernière fraîcheur ont été parsemées au cours de ce travail, qui ne doit être considéré que comme un recueil purement historique et statistique, sans être un organe de discussion : à chacun d'y puiser les déductions qu'il jugera convenable.

Cela dit, voici un aperçu des divers projets de « Métropolitain » présentés jusqu'à ce jour au Conseil municipal de Paris et à la Chambre des députés.

Le remarquable rapport de M. Pradon, député, fait au nom de la « Commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet l'établissement du réseau métropolitain de Paris » [1] et auquel une partie des renseignements qui vont suivre a été empruntée, fait remonter à plus de quarante ans l'idée de doter Paris d'un réseau de voies ferrées.

Projets antérieurs à 1872. — Le premier projet ne visait exclusivement que le prolongement, dans l'intérieur de la ville, des grandes lignes de chemins de fer. C'est ainsi que le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée devait avoir sa tête de ligne à la Bastille; le réseau de l'Est, au boulevard Saint-Denis; l'Ouest, ses deux gares poussées respectivement : Montparnasse, à la place Saint-Sulpice, et Saint-Lazare, à la Madeleine.

Ainsi que d'autres qui le suivirent, ce projet échoua en raison des dépenses considérables qu'il aurait fallu supporter pour les expropriations.

---

[1] N° 1661. — Chambre des députés, 4e législature, session de 1887.

En 1872, une Commission spéciale élabora un nouveau projet qui comprenait trois lignes :

1° Du bois de Boulogne à la Bastille par les boulevards intérieurs et par ou près la barrière de l'Étoile;

2° Une transversale Nord-Sud composée de trois sections : la première, se détachant du chemin de fer de Ceinture rive droite et suivant les boulevards Ornano, Magenta et Sébastopol jusqu'aux Halles centrales [1]; la troisième prenant contact au chemin de fer de ceinture rive gauche et se dirigeant par le boulevard Saint-Michel jusqu'au square Cluny; la seconde ayant pour but de souder les deux autres sections en traversant la Seine ou, en cas d'impossibilité, par le boulevard Saint-Germain.

Le coût d'établissement des deux lignes était estimé à 80 millions de francs pour une longueur totale de 20 kilomètres, soit en moyenne 4 millions de francs par kilomètre.

Ce projet ne fut suivi d'aucune demande de concession.

Projets présentés par le Conseil municipal. — A la suite d'une délibération en date du 23 novembre 1875, le Conseil municipal autorisa M. Huet, alors ingénieur en chef des Études de chemins de fer municipaux, à dresser un nouveau projet de Métropolitain.

Ce projet comprenait cinq lignes, dont quatre de rayonnement, avec gare centrale au Palais-Royal : 1° du Palais-Royal à la station de Gentilly (Ceinture rive gauche) par le Carrousel et la gare Montparnasse; 2° du Palais-Royal aux Batignolles, par la gare Saint-Lazare; 3° du Palais-Royal aux lignes de Lyon, de Vincennes et d'Orléans par les places de la République et de la Bastille; 4° du Palais-Royal aux lignes du Nord, de l'Est et de Ceinture rive droite (station d'Ornano) par les boulevards de Sébastopol et de Strasbourg. La cinquième ligne prolongeait le chemin de fer concédé des Moulineaux jusqu'à la gare d'Orléans par le boulevard Saint-Germain.

La longueur à construire était de 28 kilomètres avec une dépense de 159 millions de francs (5,700,000 de francs par kilomètre).

Des objections ayant été soulevées par le Conseil général de la Seine, les ingénieurs du service municipal proposèrent une autre combinaison tendant à concéder le Métropolitain à une ou plusieurs compagnies particulières.

La nouvelle combinaison comportait l'établissement des cinq lignes suivantes :

1° Du Palais-Royal à Gentilly : 2° du Palais-Royal à la gare Saint-Lazare et aux Batignolles; 3° des Halles centrales à la gare du Nord : 4° du pont de l'Alma à la gare d'Orléans; 5° ligne de Ceinture intérieure reliant toutes les grandes gares.

La dépense d'établissement n'atteignait que 180 millions de francs pour 36 kilomètres, soit 5 millions par kilomètre; mais, malgré cet abaissement de dépense, le projet échoua, comme le précédent, devant le Conseil général.

Projet de M. Deligny. — En 1879, M. Deligny, conseiller général de la Seine, publia, en son nom personnel, une brochure intitulée : « *Contre-projet du réseau urbain du chemin de fer métropolitain présenté comme amendement au projet de l'Administration municipale* » dans laquelle il proposait la construction de la grande transversale Ouest-Est (Bois de Boulogne-Bastille) avec des embranchements desservant les trois grandes gares de la rive droite, et une ligne circulaire reliant le Trocadéro et la Bastille par les boulevards de la rive gauche et la gare Montparnasse.

La dépense prévue s'élevait à 100 millions de francs pour 33 kilomètres 3,300,000 francs par kilomètre).

---

[1] Projet déjà étudié en 1854 par MM. Brame et Flachat.

Demande en concession de MM. Buisson des Leszes, Denizet et Blanchard. — Presque en même temps, une société composée de MM. Buisson des Leszes, Denizet et Blanchard avait sollicité la concession d'un Métropolitain.

Deux projets, écartés par décisions ministérielles des 9 décembre 1876 et 29 novembre 1879, furent suivis d'un troisième projet, présenté le 10 juin 1880, concernant la construction d'un réseau de 26 kilomètres estimé 100 millions de francs.

A la suite d'une conférence d'ingénieurs organisée par le Ministère des travaux publics, MM. Buisson des Leszes et consorts présentèrent un nouveau projet comprenant encore cinq lignes d'une longueur totale de 41 kilomètres, et nécessitant une dépense de 159 millions de francs pour le premier établissement.

La *première ligne* s'étendait de Saint-Cloud à la place Mazas (chemin de fer de Lyon) par le bois de Boulogne, la porte Maillot, la place de l'Étoile, la gare Saint-Lazare, les places de l'Opéra, de la Bourse, de la République, et de la Bastille (gare de Vincennes); la *deuxième ligne*, des Halles centrales à la Chapelle; la *troisième ligne*, de Montrouge à la place Mazas par le square Cluny; la *quatrième ligne*, du square de Cluny, au pont de l'Alma; enfin, la *cinquième ligne*, du carrefour de l'Observatoire à la place de l'Étoile par la gare Montparnasse et le Trocadéro.

Certaines obligations ou restrictions ayant été imposées par le conseil général des ponts et chaussées, aucune entente ne se fit entre les demandeurs et l'État, et le projet de MM. Brisson des Leszes, Denizet et Blanchard échoua comme ses devanciers.

Projet de M. Demôle. — Le 30 juin 1885, M. Demôle, Ministre des travaux publics, déposa un nouveau projet (1) établissant trois grandes lignes et deux raccordements, savoir :

1° Une ligne raccordant le chemin de fer des Moulineaux à Puteaux avec le chemin de fer de Vincennes, à Reuilly, et passant par ou près la porte Maillot, les places de l'Étoile, de l'Opéra, de la République et de la Bastille;

2° Deux raccordements de la ligne précédente avec le chemin de fer d'Auteuil, l'un près des Batignolles et l'autre à la porte Maillot;

3° Une ligne reliant le chemin de fer de Ceinture rive droite, à ou près de la Chapelle, au chemin de fer de Ceinture rive gauche, à ou près Gentilly, et passant près des Halles centrales;

4° Une ligne circulaire de rive gauche se raccordant à la place de l'Étoile, d'une part, et vers le boulevard Bourdon, d'autre part, avec la ligne de Puteaux à Reuilly, et passant par ou près le Trocadéro et la gare Montparnasse.

Le montant des dépenses correspondant à ce faisceau était évalué à 210 millions de francs (de 5 à 5 millions et demi de francs par kilomètre).

L'exécution des travaux devait être faite pour un tiers au moyen d'un capital-actions non garanti et pour deux tiers au moyen d'obligations avec garantie d'intérêt.

La Commission de la Chambre chargée de la question du Métropolitain réunit les principaux auteurs de projets, en même temps qu'elle interrogea les inventeurs des différents systèmes de traction sans fumée sur les expériences déjà faites et sur les conditions de ces expériences; mais, vu la fin prochaine de la législature et certaines difficultés survenues au cours de l'enquête, cette Commission demanda à « ne pas conclure ».

---

(1) Voir détail au *Journal Officiel*, Doc. parlem., novembre 1885, p. 1113 et suiv.

Projet gouvernemental définitif. — Pendant la législature suivante, le projet fût repris à la date du 3 avril 1886 et remplacé par de nouveaux projets en date des 14 octobre et 11 décembre 1886.

Le premier projet évaluait à 235 millions l'établissement des trois premières lignes (circulaire, transversale Nord-Sud, Saint-Lazare-Gare du Nord), d'une longueur de 29 kilomètres, et à 240 millions le coût de la ligne Drouot-Bastille.

Le second projet gouvernemental prévoyait une dépense de 285 millions pour les 35 kil. 900 du premier réseau, et de 265 millions pour le deuxième réseau.

Enfin, le projet définitif estimait à 220 millions les 35 kil. 820 du premier réseau, et à 30 millions le réseau éventuel.

L'ensemble du réseau, tel qu'il figure dans l'avant-projet du 11 décembre 1886, comprenait un développement de 43 kil. 410, se divisant en deux parties :

Le PREMIER RÉSEAU, mesurant 35 kil. 820, comprenait cinq lignes :

1° *Une ligne circulaire* (*ligne A*) ayant son point de départ à la place de l'Étoile, passant par les gares du Nord et de l'Est, les places de la République, de la Bastille, les gares de Lyon et d'Orléans, la place d'Italie, la place Denfert-Rochereau, empruntant la ligne transversale B entre cette dernière et la place de Rennes près la gare Montparnasse, passant ensuite par la place Cambronne, la place du Trocadéro, pour revenir à la place de l'Étoile, formant ainsi un circuit ;

2° *Une ligne transversale* (*ligne B*) partant de la place de Strasbourg pour aboutir à la place Denfert-Rochereau en suivant les boulevards de Strasbourg, de Sébastopol et Saint-Michel, la rue de Rennes et en fermant entre la place de Rennes et la place Denfert-Rochereau le cercle interrompu de la ligne circulaire ;

3° *Une ligne* (*ligne C*) partant de la station de la gare Saint-Lazare, en empruntant la ligne E entre cette station et celle de l'Opéra et aboutissant à la ligne circulaire près la gare du Nord, en passant par le carrefour Drouot et le square Montholon ;

4° *Une ligne* (*ligne E*) reliant les Batignolles à la place de la République et passant par ou près les places de l'Opéra et de la Bourse, par la rue du Quatre-Septembre, la rue Réaumur et la rue Turbigo, en se raccordant à ses deux extrémités avec la ligne circulaire ;

5° *Une ligne* (*ligne F*) se détachant de la ligne circulaire au rond-point de l'Étoile et se raccordant au chemin de fer de Ceinture à la porte Maillot.

Le SECOND RÉSEAU ou réseau éventuel, d'une longueur de 7 kil. 590, comportait deux lignes :

1° *Une ligne* (*ligne G*) se détachant de la ligne circulaire près de la place de la République et aboutissant à la petite Ceinture en passant par l'avenue de la République ;

2° *Une ligne* (*ligne H*) ayant son point de départ à la place Walhubert et son point d'arrivée au Luxembourg et passant par le square Monge et le Panthéon, en se raccordant à ses deux extrémités avec la ligne circulaire.

Ces diverses lignes devaient se relier ensemble par de doubles raccordements permettant de passer de l'une quelconque sur l'autre, dans les deux directions, et leur ensemble était complété par une série de raccordements ne faisant pas partie du Métropolitain proprement dit, mais permettant d'y faire passer des trains en provenance des lignes de chemins de fer qui aboutissent à Paris et ceux du chemin de fer de Ceinture.

Le tableau ci-après donne les principales conditions d'établissement de chacune des lignes énumérées plus haut.

RÉSEAUX ET LIGNES.	LONGUEUR DES SECTIONS				RÉPARTITION.				NOMBRE DE STATIONS.
					PLAN.		PROFIL.		
	en viaduc	en tranchée partiellement couverte.	en souterrain.	TOTALE.	Alignements droits.	Courbes de raccordement.	Pentes et rampes.	Paliers.	
1er Réseau.	mètres.								
Ligne A.....	7,165	5,870	6,430	19,465	13,418	6,047	13,330	6,135	(a) 35
Ligne B.....	»	480	6,505	6,985	4,185	2,800	5,095	1,890	(a) 11
Ligne C.....	»	»	2,510	2,510	1,715	795	1,920	590	4
Ligne E.....	»	»	5,550	5,550	3,435	2,115	3,520	2,030	8
Ligne F.....	»	»	1,310	1,310	640	670	935	375	2
TOTAUX.....	7,165	6,350	22,305	35,820	23,393	12,487	24,800	11,020	60
2e Réseau.									
Ligne G.....	»	»	3,740	3,740	2,300	1,440	2,930	810	4
Ligne H.....	1,985	»	1,865	3,850	1,985	1,865	2,400	1,450	4
TOTAUX.....	1,985	»	5,605	7,590	4,285	3,305	5,330	2,260	8
Réseaux réunis...	9,150	6,350	27,910	43,410	27,678	15,792	30,130	13,280	68

(a) Dont une avec bagages et messageries.

Les 68 stations projetées se répartissent comme il suit :

	1er réseau.	2e réseau.	Réseaux réunis.
Stations en viaduc.....	11	3	14
Stations en tranchée ouverte.....	12	»	12
Stations en souterrain.....	37	5	42
TOTAUX.....	60	8	68

La distance moyenne entre deux stations correspond à 573 mètres pour la ligne A, puis, respectivement, 586, 625, 510, 840, 804 et 734 mètres pour les autres lignes (B à H).

Le coût d'établissement est indiqué dans le tableau suivant par ligne et par nature de dépense.

RÉSEAUX ET LIGNES.	LONGUEURS À CONSTRUIRE.	INFRASTRUCTURE. TERRAINS. (Expropriations ou acquisitions d'immeubles)	INFRASTRUCTURE. TRAVAUX.	SUPERSTRUCTURE. VOIE, matériel fixe et accessoires.	SUPERSTRUCTURE. MATÉRIEL d'exploitation.	ENSEMBLE.	MOYENNE par KILOMÈTRE.
1er Réseau.	mètres.			francs.			
Ligne A.....	19,465	26,000,000	45,000,000	2,100,000	3,500,000	78,900,000	4,053,000
Ligne B.....	6,985	10,500,000	17,000,000	700,000	2,100,000	30,300,000	4,338,000
Ligne C.....	2,810	9,800,000	8,050,000	400,000	750,000	19,000,000	7,570,000
Ligne E.....	5,550	45,000,000	15,600,000	700,000	1,700,000	63,000,000	11,351,000
Ligne F.....	1,310	1,000,000	3,000,000	400,000	400,000	4,800,000	3,664,000
Frais généraux, intérêts et amortissement pendant l'exécution et pendant l'organisation de l'exploitation (12 p. 100.)	.....	•	•	•	•	23,520,000	657,000
TOTAUX et MOYENNE.	35,820	92,300,000	88,650,000	4,300,000	10,750,000	219,520,000	6,128,000
2e Réseau.							
Ligne G.....	3,740	6,000,000	8,000,000	800,000	1,200,000	16,000,000	4,278,000
Ligne H.....	3,850	1,700,000	7,000,000	700,000	1,100,000	10,500,000	2,727,000
Frais généraux comme ci-dessus.....	.....	•	•	•	•	3,180,000	419,000
TOTAUX et MOYENNE.	7,590	7,700,000	15,000,000	1,500,000	2,300,000	29,680,000	3,910,000
TOTAUX GÉNÉRAUX et MOYENNE GÉNÉRALE.	43,410	100,000,000	103,650,000	5,800,000	13,050,000	249,200,000	5,741,000

Ce projet, basé sur une convention passée, le 4 octobre 1886, entre l'État et M. Albert Christophle, concessionnaire, d'une part, et sur une autre convention, en date du 2 avril 1886, passée avec les grandes compagnies de chemins de fer, d'autre part, stipulait que les travaux quoique payés par le concessionnaire, seraient exécutés par l'État. De plus, ce dernier, en vertu des articles 7 à 9 de la convention passée avec M. Albert Christophle, accordait sa garantie à l'entreprise.

Ce fut précisément cette garantie qui, tout en étant aussi réduite que possible, fit repousser par la Chambre des députés les propositions du Gouvernement.

Premier projet de la société Eiffel [1]. Le Métropolitain resta quelque temps dans l'oubli, lorsqu'un groupe de financiers, à la tête duquel fût placé M. Eiffel, reprit l'affaire. La nouvelle société étudia un réseau réduit au minimum de développement et demanda la concession *sans subvention ni garantie d'intérêts*, de deux lignes à peu près parallèles empruntant : l'une les grands boulevards, l'autre, la rue de Rivoli et les quais, et se réunissant, vers l'ouest, à la place de la Concorde, et vers l'est, à la gare d'Orléans.

De son côté, la Compagnie du chemin de fer du Nord présentait le projet de deux lignes prolongeant ses voies dans Paris, d'un côté jusqu'au boulevard des Capucines, par la rue Lafayette et la place de l'Opéra et, de l'autre, jusqu'aux Halles cen-

(1) Renseignements empruntés au *Rapport de M. l'ingénieur en chef du département de la Seine au Conseil général* (session de 1893).

trales, par les boulevards de Strasbourg et de Sébastopol, la rue de Turbigo et la rue Baltard avec embranchements éventuels sur les gares de l'Est et de l'Ouest.

Ces deux projets furent pris en considération par décisions ministérielles des 30 juin et 6 juillet 1890 et soumis à l'enquête d'utilité publique [1].

Cependant, la disposition du tracé adopté dans le premier projet de la société Eiffel, était loin de satisfaire les quartiers excentriques, qui se trouvaient complètement déshérités. Le Conseil municipal de Paris, par son vote du 25 juillet 1891, émit l'avis qu'il fallait en revenir au programme de 1883, complété par l'addition des lignes du boulevard Saint-Germain, de la gare du Nord à l'Opéra et de l'avenue de Villiers à la gare du Nord, mais après élimination de la ligne de Saint-Cloud.

Sur le rapport de M. Sauton, le Conseil vota en conséquence le prolongement des lignes du Nord sur l'Opéra et les Halles et des lignes de Sceaux et des Moulineaux jusqu'au square Cluny par les trois compagnies intéressées, et la construction du surplus du réseau par la nouvelle société du Métropolitain, mais à la condition expresse que ces quatre sections devront former un ensemble « dont toutes les parties seront solidaires ».

Nouveau projet de la société Eiffel. — Par suite du nouveau projet présenté, le 17 septembre 1891, au Conseil municipal par la société Eiffel, le Métropolitain de Paris se compose de onze lignes à concéder à quatre compagnies, savoir :

A. — A la *Compagnie du chemin de fer du Nord*, deux lignes formant le prolongement de ses voies dans Paris et raccordées à la gare de l'Est ;

1° Ligne de la GARE DU NORD A L'OPÉRA par la rue Lafayette, se raccordant à l'Opéra avec la ligne circulaire indiquée plus loin ;

2° Ligne de la GARE DU NORD AUX HALLES, par le boulevard de Sébastopol et la rue de Turbigo, se raccordant aux Halles avec une autre ligne métropolitaine.

B. — A la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, une ligne formant le prolongement de la ligne de Sceaux, DE LA PLACE DE MÉDICIS AU SQUARE CLUNY, et se raccordant, en ce dernier point, avec la ligne venant des Halles.

C. — A la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, une ligne formant le prolongement de la ligne des Moulineaux, du CHAMP-DE-MARS AU SQUARE CLUNY, et se raccordant, en ce dernier point, à la ligne venant des Halles.

D. — A la Société des Établissements Eiffel :

1° LIGNE CIRCULAIRE partant de la place de l'Étoile et passant par les boulevards extérieurs jusqu'à l'avenue de Villiers, la gare Saint-Lazare, l'Opéra, la Bourse, la rue Réaumur, la place de la République, les gares de Vincennes, de Lyon et d'Orléans, la place d'Italie, la place Denfert-Rochereau, la gare Montparnasse, le boulevard de Grenelle et le Trocadéro, pour revenir à la place de l'Étoile par l'avenue Kléber ;

2° LIGNE DES HALLES AU SQUARE CLUNY, par le Jardin des Plantes, réunissant les lignes de la gare du Nord aux Halles et de la gare de Sceaux au square Cluny et constituant ainsi la transversale Nord-Sud ;

3° LIGNE DE L'AVENUE DE VILLIERS À LA GARE DU NORD, par les boulevards extérieurs ;

4° LIGNE DE LA PLACE DE L'ÉTOILE À LA PORTE MAILLOT raccordant la ligne circulaire au chemin de fer de Petite Ceinture ;

5° LIGNE DE LA GARE D'ORLÉANS AU JARDIN-DES-PLANTES, raccordant la ligne circulaire à la transversale Nord-Sud ;

6° RACCORDEMENT DE LA LIGNE CIRCULAIRE À LA LIGNE DU CHAMP-DE-MARS AU SQUARE CLUNY, à l'aide d'un pont biais sur la Seine, près du Trocadéro ;

---

[1] Voir le *Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris* du 24 juillet 1890.

7° LIGNE DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE AU PÈRE-LACHAISE, se détachant de la ligne circulaire à la place de la République et se raccordant à la Ceinture par l'avenue de la République.

Les prévisions de dépenses de premier établissement du réseau à concéder peuvent, d'après le rapport de M. l'Ingénieur en chef du département de la Seine, être évaluées à la somme de 220 millions de francs, dont 161 millions pour le réseau de *première urgence*, et 59 pour le réseau de *seconde urgence*.

Cette somme se décompose de la manière suivante, par compagnie :

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES.		LONGUEUR APPROXIMATIVE.	DÉPENSES PAR LIGNE.	DÉPENSES par MÈTRE courant. (Chiffres ronds.)
		mètres.	francs.	francs.
Première urgence :				
Compagnie du chemin de fer du Nord.	Gare du Nord–Les Halles Gare du Nord–Opéra	4,700	26,000,000	5,500
Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	Prolongement de la ligne des Moulineaux, du Champ-de-Mars au square Cluny	4,600	23,000,000	5,000
Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans.	Prolongement de la ligne de Sceaux entre la place Médicis et le square Cluny	500	2,500,000	5,000
Société des Établissements Eiffel.	Ligne circulaire (non compris la partie rive gauche entre la gare d'Orléans et le Trocadéro).	11,400	62,700,000	5,500
	Raccordement avec la ligne des Moulineaux (Trocadéro–Champ-de-Mars)	635	5,080,000	8,000
	Gare d'Orléans–Cluny	2,365	13,007,000	5,500
	Gare d'Orléans–Les Halles	2,530	13,915,000	5,500
	Avenue de Villiers–Gare du Nord	3,210	14,445,000	4,500
TOTAUX et MOYENNE pour les lignes de première urgence...		29.940	160,647,000	5,400
Deuxième urgence.				
Société des Établissements Eiffel.	Ligne circulaire (Rive gauche) entre la gare d'Orléans et le Trocadéro	8,500	38,250,000	4,500
	Avenue de la République	3,300	16,500,000	5,000
	Étoile–Porte Maillot	1,060	4,770,000	4,500
TOTAUX et MOYENNE pour les lignes de deuxième urgence...		12,860	59,520,000	4,600
TOTAUX GÉNÉRAUX ET MOYENNE GÉNÉRALE		42,800	220,167,009	5,100

Tel est, dans ses grandes lignes, le dernier projet de métropolitain resté en élaboration.

De leur côté, les compagnies de l'Ouest et de l'Est ont formulé des demandes tendant à la construction des lignes de raccordement indiquées ci-après :

1° *Ouest.* — Une ligne de jonction entre la ligne circulaire et la ligne gare du Nord-Opéra, par le boulevard Hausmann, en vue de faciliter les communications entre la gare Saint-Lazare et les Halles ;

2° *Est.* — Une première branche reliant la gare de Strasbourg à la place de la République par le boulevard de Magenta ; une deuxième branche reliant la gare de Vincennes à la ligne des Halles, par le boulevard Henri IV ; enfin, une troisième, raccordant par la rue de Turbigo la ligne circulaire à la ligne Gare du Nord-Halles.

Autres projets. — Un grand nombre de projets, autres que les précédents, ont été présentés au Conseil municipal. Parmi les plus remarquables, il faut citer :

1° L'admirable et élégant projet de M. *Haag*, qui consistait à doter Paris d'un métropolitain sur viaduc, mais qui échoua aussi à cause des percées trop coûteuses qu'il aurait nécessitées.

Ce projet se composait essentiellement d'une ligne à quatre voies reliant les gares du Nord-Ouest (Saint-Lazare-Nord-Est) aux gares du Nord-Est (Vincennes-Lyon-Orléans) [1], venant toucher la gare Montparnasse et celle du Champ-de-Mars, puis, après avoir traversé la Seine, rejoignant la Ceinture par le bois de Boulogne.

2° Le *Métropolitain-Tramway*, ou projet mixte présenté par la Compagnie générale des Omnibus de Paris, qui se composait de trois parties :

a) Une ligne circulaire (divisée en quatre sections) par les boulevards extérieurs, en contact direct avec les gares de Lyon, d'Orléans et de l'Ouest (Montparnasse) et reliée avec les gares Saint-Lazare, du Nord, de l'Est, de Vincennes et de Sceaux par quatre embranchements d'une longueur moyenne de 800 mètres;

b) Neuf lignes de gare à gare par les grandes artères de l'intérieur;

c) Vingt-deux lignes rayonnantes venant de la banlieue, en contact avec la ligne circulaire qu'elles croisent sur leur parcours, et reliées directement aux gares de chemins de fer.

Les différentes lignes qui viennent d'être indiquées devaient, tout naturellement, être desservies au moyen de moteurs mécaniques.

3° Enfin, divers projets présentés par MM. Thiéry, Tellier, Henzé, Barrau et Desroches, Dupuis, Nibart, Varrailhon et autres, présentant presque tous un point de vue intéressant, bien qu'aucun d'eux n'ait paru répondre au programme du Gouvernement et n'ait pu être l'objet d'un examen de la Commission.

Si, indépendamment des lignes d'omnibus et de tramways déjà prévues, le projet grandiose du Métropolitain est mis à exécution, Paris ne sera plus seulement la ville admirable par son cachet artistique, révélé jusque dans les plus petites choses, mais aussi la ville agréable et particulièrement commode par ses moyens de transport nombreux et variés.

La future Exposition universelle, qui doit s'ouvrir en 1900, sera assurément la plus belle occasion qui puisse se présenter pour mener à bonne fin cette magnifique entreprise.

En attendant, il semble qu'une meilleure utilisation de l'outillage actuel des transports pourrait être faite sans une grande augmentation de dépenses pour les compagnies. C'est ainsi, par exemple, que le chemin de fer de Ceinture pourrait être converti en un véritable Métropolitain avec des trains rapides, espacés de quelques minutes à peine, c'est-à-dire réalisant pratiquement l'idéal de la circulation continue, à la condition de réserver exclusivement cette ligne au transport des voyageurs pendant le jour, de relever les quais des gares et de supprimer autant que possible les voitures à impériale.

On pourrait exprimer le même désir en ce qui concerne les nouvelles lignes de tramways sur lesquelles un matériel de contenance réduite à un seul cheval et avec des départs fréquents, serait sans doute préféré à un matériel de 51 places n'effectuant ses courses qu'à de longs intervalles.

---

[1] La traversée de la Seine devait avoir lieu à la pointe de l'île Saint-Louis, entre les ponts Sully et le pont d'Austerlitz, par un pont disposé pour donner passage en même temps aux voitures et aux piétons.

INDEX.

Numéros des pages.

PRÉFACE 5

PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ HISTORIQUE ET STATISTIQUE DES MOYENS DE TRANSPORT DANS PARIS.

CHAPITRE I. — *Voitures bourgeoises dites à « usage personnel »* 7

CHAPITRE II. — *Moyens de transport publics :*

§ 1er. Voitures de louage dites « à volonté » ou « à itinéraire facultatif » 17

§ 2. *Moyens de transport à itinéraire invariable dits « en commun » :*

1° Carrosses (à 5 sols marqués) du XVIIe siècle 68
2° Omnibus (2e période, 1828-1855) 80
3e Omnibus (3e période, 1855-1890) 89
4° Bateaux à voyageurs 111
5° Chemin de fer de ceinture 136
6° Tramways 148
7° Circulation générale entre Paris et sa banlieue 162
8° Omnibus spéciaux desservant les gares de chemins de fer 181

CHAPITRE III. — *Voitures affectées au transport des marchandises, denrées et autres matières* 192

CHAPITRE IV. — *Chevaux et autres animaux servant au transport des personnes et des marchandises* 195

CHAPITRE V. — *Personnel attaché à la conduite des moyens de transport parisiens* (Cochers, receveurs, capitaines, mécaniciens et chauffeurs) 198

CHAPITRE VI. — *Coup d'œil rétrospectif sur les moyens de transport parisiens et situation générale au 1er janvier 1891* 205

CHAPITRE VII. — *Ordonnances et arrêtés de police réglementant les compagnies actuelles de transport dans Paris et le personnel y attaché* 232

DEUXIÈME PARTIE.

TABLEAUX STATISTIQUES.

(PÉRIODE 1855-1890).

Renseignements généraux pour l'ensemble des compagnies 270
Compagnie générale des Omnibus 292
Compagnie générale des voitures à Paris 350
Chemin de fer de ceinture (ligne d'Auteuil, rive droite, rive gauche et raccordements) 352
Bateaux à voyageurs sur la Seine et la Marne 374
Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine (Réseau nord) 380
Compagnie générale parisienne de tramways (Réseau sud) 390
Omnibus spéciaux desservant les gares de chemins de fer 398
Circulation par chemin de fer entre Paris et sa banlieue 400
Mouvement des voyageurs dans les grandes gares de Paris 410

APPENDICE

concernant la situation des moyens de transport et le mouvement de la circulation dans Paris pendant les années 1891 et 1892 415

TROISIÈME PARTIE.

PLANS, CARTOGRAMMES ET DIAGRAMMES.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES.

PRÉFACE, p. 5.

PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ HISTORIQUE ET STATISTIQUE
DES MOYENS DE TRANSPORT DANS PARIS.

CHAPITRE Ier. — **VOITURES BOURGEOISES DITES « À USAGE PERSONNEL ».**

Moyens de transport en usage avant le XVIe siècle (basternes, litières, chars, chariots, charrettes, chars couverts, chars peints, p. 7.

XVIe siècle. — Origine des carrosses; leur nombre en 1550, p. 8; leur description; leur luxe; manière de voyager, p. 9.

XVIIe siècle. — Extension du nombre des carrosses; Henri IV le réduit, p. 10; — ordonnances de Louis XIII contre la splendeur des carrosses; effectif de ces voitures en 1658, p. 11; — autres voitures : calèches, chaises de poste, cabriolets, brouettes, berlines, chaises à porteurs, etc.; — nouvelles ordonnances de Louis XIV contre le luxe des voitures, p. 12; — opinion du docteur anglais Martin Lister sur les moyens de transport à Paris et à Londres en 1698, p. 13 et 25.

XVIIIe siècle. — Nombre de carrosses en 1716, 1725 et 1752, p. 13.

XIXe siècle. — Le cabriolet, p. 14; — effectif des voitures bourgeoises en 1819, 1824, 1853 et au 1er janvier des années 1839 à 1891, p. 15.

CHAPITRE II. — **MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS.**

§ 1er. — **Voitures de louage dites « À VOLONTÉ ou À ITINÉRAIRE FACULTATIF ».**

Chaises à porteurs dites « chaises à bras ». — Origine; p. 17; privilèges accordés successivement par Louis XIV et Louis XV, p. 17, 18, 28, 32. — STATIONNEMENTS : en 1692, p. 25; 1754 et 1759, p. 30; — TARIFS : en 1692, p. 25; 1764, p. 31; 1782, p. 34; 1786, p. 36; — ORDONNANCES DE POLICE sur les chaises à bras et leurs porteurs : 1729, p. 29; 1782, p. 34; 1785, p. 36.

Chaises à traction humaine dites « brouettes, roulettes, vinaigrettes ». — Origine et description, p. 22, 25; — privilèges successifs accordés par le roi Louis XIV : p. 23, 27; — STATIONNEMENTS : en 1692, p. 25; 1754 et 1759, p. 30; — TARIFS : en 1692, p. 25; 1754, p. 30; 1782, p. 35; — Ordonnances de police sur les chaises et leurs tireurs : 1671, p. 23; 1729, p. 29; 1782, p. 34; 1785, p. 36.

Chaises roulantes dites « chaises de Crenan ». — Origine et disparition, p. 20.

Carrosses et autres voitures dites « de place » pour Paris et les environs. — HISTORIQUE : Origine des carrosses de place dits « fiacres », p. 18; — carioles de louage et de traverse, litières et brancards (privilège accordé au sieur Villerme en 1650); — carrosses, calèches et chariots (privilège de Givry, 1657), p. 19. — calèches à un cheval (privilège de Sautour, 1664), p. 20; — fusion desdits privilèges (1666), p. 21; — soufflets, p. 23; — rachat, par les sieurs de Givry et consorts (1674 et 1691), du privilège accordé au sieur Villerme (1650) et au duc de Rouannès (1662), pour les carrosses à l'usage des bourgeois, p. 24; — renouvellement des privilèges (1698, 1710 et 1716) p. 26; — privilège accordé au sieur Perreau (1779), p. 32; — fin des privilèges; l'exploitation des voitures de louage devient libre (1790), p. 37; — création des cabriolets de régie (1822) p. 38; — carrosses (fiacres) et cabriolets pour le *transport en commun* des voyageurs; désignation des lignes desservies; itinéraires et tarifs (1828), p. 41-42; — Citadines, Célestines, Berlines du Temple, Berlines du Marais, Berlines du Delta (1829), p. 44; — Lutéciennes, Citadines, etc., p. 45; — fusion des diverses

entreprises de louage en une seule entreprise dite « Compagnie impériale des voitures à Paris » (1855) (1), p. 47; — renseignements statistiques sur l'exploitation de cette compagnie (1855 à 1890), p. 51; — description des voitures de louage en 1890, p. 54; — création des voitures de place de première classe (1891), p. 54; — voitures marchant au *tarif horo-kilométrique*: historique, p. 56 à 58; — billet à remettre au voyageur par le cocher (*tarif horo-kilométrique*), p. 65-66; — chauffage des voitures de louage, p. 67.

EFFECTIF TOTAL OU EN CIRCULATION : En 1786, p. 36; 1819, p. 38; 1824, p. 39; 1835, p. 45; 1853, p. 47; 1866, 1868, p. 49; 1881 à 1890, p. 53.

NOMBRE ET LIEUX DES STATIONNEMENTS : En 1716, p. 28; 1753, p. 30; 1819, p. 39; 1828, p. 43-44. — voitures de place ordinaires (1883 à 1890), p. 53; — voitures de place de première classe (1891), p. 55.

TARIFS : En 1664, p. 20; 1666, p. 21; 1685, p. 24; 1692 et 1696, p. 25; 1725, p. 28; 1740, p. 29; 1759 et 1764, p. 31; 1774, p. 32; 1779, p. 33; 1780, p. 34; 1784, p. 35; 1787, p. 36; 1800, p. 37; 1819, p. 39; 1828, p. 43; 1829, p. 44; 1847, p. 45; 1857 à 1890, p. 50; — tarif *horo-kilométrique* (7 juin 1890), p. 58.

Carrosses et autres voitures de louage à la journée, au mois ou à l'année, dites « voitures de remise ». — Origine (1673), p. 22; — NOMBRE ET LIEUX DES REMISES : en 1692, p. 25; 1716, p. 28; 1753, p. 30; — EFFECTIF TOTAL OU EN CIRCULATION : en 1753; p. 30; 1786, p. 36, 1819, p. 38; 1853, p. 47; — TARIFS : en 1623, p. 19; 1698, p. 25; 1717, p. 28; 1764, p. 31; 1786, p. 36; 1847, p. 46; 1857 à 1890, p. 50.

Voitures pour la suite de la Cour (Carrosses, calèches, coches, carioles et charrettes). — Privilège accordé à Catherine de Beauvais (1661-1669,) p. 20. — TARIFS : en 1685, p. 23; 1759, p. 31; 1764, p. 31. — STATIONNEMENTS en 1780, p. 39.

Voitures pour les environs de Paris (Carrosses, chaises, coches, gondoles, coucous (2). — STATIONNEMENTS : en 1780, p. 39; 1829, p. 40. — EFFECTIF : en 1835, p. 45; 1853, p. 47. — TARIFS : en 1623, p. 19; 1780, p. 40; 1785, p. 35; 1787, p. 37; 1807, p. 40. — localités desservies; description du « coucou », p. 39-40.

Lettres patentes, règlements et ordonnances de police concernant les obligations imposées aux constructeurs, loueurs, cochers et clients des voitures de place (3). — XVIIe SIÈCLE : p. 22 à 24. — XVIIIe SIÈCLE : p. 28, 29, 32 à 37. — XIXe SIÈCLE : p. 41, 43 et 44; — arrêté préfectoral du 7 juin 1890, relatif aux voitures munies du compteur horo-kilométrique, p. 58.

Divers. — Insolence des cochers (4): XVIIe SIÈCLE, p. 25; XIXe SIÈCLE, p. 45; — premières traces du « pourboire » et du proverbe « Paris est l'enfer des chevaux » (1717). p. 28; — droits, taxes et redevances payés par les voitures stationnant sur la voie publique : en 1668, p. 21; 1698, p. 26; 1702 à 1711, p. 27; 1779, p. 32; 1797, p. 37; 1808, p. 38; 1855, p. 47, 49; 1891 (voitures de place de première classe) p. 55; — taxe des voitures au passage des barrières en 1760, p. 31; — numérotage et marque des voitures : XVIIe SIÈCLE, p. 23-24; XVIIIe SIÈCLE, p. 29-34; voitures de première classe (1891), p. 55; — la Préfecture de police est chargée de la surveillance et de la réglementation des voitures de place et de remise (1817), p. 38; — les cochers doivent remettre au voyageur une carte portant le numéro de la voiture (5) (1830), p. 45; — établissement des surveillants aux stations (1841) p. 45; — nombre de personnes transportées par les voitures de louage en 1835, p. 45.

§ 2. — Moyens de transport à itinéraire invariable dits « EN COMMUN ».

1° Carrosses publics (à 5 sols marqués) du XVIIe siècle (1662).

Création des carrosses à l'usage des bourgeois, p. 68; — résumé historique, p. 68-70; — 1re route, p. 72; — 2e route, p. 73; ordonnance concernant les attaques contre les carrosses publics, p. 74; — 3e route p. 75; — 4e route, *dite* du « tour de Paris », p. 76; — 5e route, p. 78; — leur disparition, p. 79.

---

(1) Actuellement « Compagnie générale des voitures à Paris ».

(2) Voir aussi le sommaire du chapitre II, § 2, 7°, ci-après, page 456.

(3) Pour les ordonnances et règlements qui régissent les compagnies actuelles de transport dans Paris, voir le sommaire du chapitre VII, ci-après, page 457.

(4) Voir aussi le sommaire du chapitre V, ci-après, page 456.

(5) Voir pour le tarif horo-kilométrique, p. 65-66.

2° Omnibus. — (2° période, 1828-1855).

Création des 18 premières lignes; itinéraires; prix des places et conditions d'exploitation; p. 80; — nomenclature des entreprises ayant existé de 1828 à 1855, p. 83; — réseau exploité: en 1828, p. 83; 1829, p. 84; — description des voitures, p. 82, 84; — le prix des places est porté de 25 centimes à 30 centimes, p. 84; — droit de stationnement, p. 84; — Omnibus à 10 centimes par section de ligne parcourue, p. 85; — nouvelle ordonnance de police, p. 85; — création des correspondances gratuites, p. 86; — situation du réseau en 1850, p. 86; — création de l'« impériale », p. 87; — renseignements statistiques sur l'exploitation : en 1828, p. 83; 1829, p. 84; 1836, p. 85; 1854, p. 87; — fusion des compagnies et établissement de l'*Entreprise générale des Omnibus*, p. 87; — répartition du fonds social, p. 88.

3° Omnibus (Compagnie générale des), [3° période, 1855-1890].

Origine, p. 89. — Services exploités : nombre et longueurs des lignes, p. 89; — résumé pour les années 1855, 1867 et 1890, p. 89. — Matériel et cavalerie : capital engagé en 1855 et en 1890, p. 94; — transformations successives du matériel roulant, p. 95; — contenance des voitures, p. 96; — effectif et travail kilométrique des voitures et des chevaux en 1857, 1867, 1877 et 1890, p. 97; — dépenses d'entretien en 1890, p. 98. — Dépenses du personnel de l'exploitation en 1890, p. 99. — Droits payés à la ville de Paris et à l'État, de 1855 à 1890, p. 100. — État des propriétés de la Compagnie, p. 101. — Variations du prix des places, p. 102. — Résultats généraux de l'exploitation : nombre de voyageurs transportés et recettes, de 1855 à 1890, p. 102; — maxima atteints par service, p. 103; — part prise par les années des Expositions universelles, p. 104; — résultats du remplacement des anciennes voitures à 26 et 28 places par des voitures à 40 places et des tramways à 51 places, p. 105; — répartition du trafic, par nature de place et de trajet, de 1855 à 1890, p. 107. — Services rendus pendant le siège de Paris, p. 108.

4° Bateaux à voyageurs.

Services disparus. — Passeurs d'eau : historique et réglementation, p. 111. — Bachoteurs : historique et réglementation, p. 114; — bateliers pour les environs de Paris, p. 114. — Coches d'eau, p. 116. — Bateaux à aubes et à vapeur pour Saint-Cloud, p. 115.

Services actuels. — Historique : Bateaux-Omnibus, p. 117; — Hirondelles-Parisiennes, p. 118; — fusion des deux compagnies, p. 119; — historique des Bateaux-Express, p. 121; — fusion des trois compagnies, p. 122; — organisation et situation, au 31 décembre 1890, des services de la Compagnie générale des Bateaux-Parisiens, p. 123; — longueurs exploitées, p. 124; — effectif et description du matériel, p. 125; — travail des bateaux, p. 127; — tarifs appliqués successivement, de 1867 à 1890, p. 129; renseignements statistiques sur l'exploitation des trois compagnies, de 1867 à 1890, p. 130; — services spéciaux des Expositions universelles, p. 131; — répartition, par escale, du nombre de voyageurs transportés en 1890, p. 132; — accidents, p. 133; — chômages, p. 133. — Renseignements sur le « Touriste », p. 134.

5° Chemin de fer de ceinture et raccordements.

Exposé sur les trois sections, p. 136.

Ligne d'Auteuil. — Historique, p. 136; — dépenses d'établissement, p. 136; — effectif et parcours kilométrique du matériel roulant, p. 137; — résultats du trafic (voyageurs et recettes), p. 137; — trafic par gare, p. 138; — trafic en 1890, p. 138.

Ceinture rive droite. — Historique, p. 139; — dépenses d'établissement, p. 140; — effectif et parcours kilométrique du matériel roulant, p. 140; — résultats du trafic (voyageurs et recettes), p. 141; — trafic par gare, p. 142; — trafic en 1890, p. 143.

Ceinture rive gauche et raccordements. — Historique, p. 143; — dépenses d'établissement, p. 144; — effectif et parcours kilométrique du matériel roulant, p. 144; — résultats du trafic (voyageurs et recettes), p. 144; — trafic par gare, p. 145; — trafic en 1890, p. 145.

Ensemble des sections. — Résultats du trafic, de 1856 à 1890 (voyageurs et recettes), p. 146.

Sections rive droite et rive gauche réunies. — Principaux résultats du trafic pendant les années 1889 et 1890, p. 146.

6° Tramways.

(1° *Voies ferrées et tramways de la Compagnie générale des Omnibus; — 2° Société des tramways de Paris et du département de la Seine; — 3° Compagnie générale parisienne de tramways*).

Origine du mot « tramway », p. 148; — organisation du réseau de tramways à Paris, p. 149; — situation du réseau de tramways parisiens au 31 décembre 1890, p. 150; — nombre et longueur des lignes, p. 150; — dépenses d'établissement, p. 153; — voie, matériel roulant, modes de traction, p. 154; — résultats de l'exploitation (voyageurs et recettes), de 1858 à 1890, p. 158; — trafic par ligne, p. 159.

Tramway de Vincennes à Ville-Evrard et embranchements. — Historique et résultats du trafic, de 1887 à 1890, p. 159.

Tramway de Paris (Etoile) à Saint-Germain-en-Laye. — Historique et résultats du trafic en 1890, p. 160.

7° Circulation générale entre Paris et sa banlieue.

Anciens moyens de transport entre Paris et sa banlieue. — XVIIe SIÈCLE : Nomenclature, lieux de stationnement et prix des divers moyens de transport pour la banlieue : chaises portatives, carrosses, grandes et petites carioles, calèches, chariots, coches, charrettes, bateliets; p. 162.

XVIIIe SIÈCLE : stationnements et prix des voyages, par coches d'eau, bateliets et galiotes, carrosses, chaises, cabriolets et guinguettes, p. 163; — le privilège exclusif des voitures pour les environs est accordé au sieur Perreau, p. 163.

XIXe SIÈCLE : Stationnements des coucous; situation et prix des différentes voitures desservant les environs de Paris en 1837; lignes d'omnibus en correspondance avec les bateaux de Saint-Cloud; établissement des lignes ferrées de banlieue, p. 166; — prix des places, en chemin de fer, pour les environs, de 1837 à 1855, p. 167; — désignation des services de banlieue de la Compagnie générale des Omnibus (1855), dates et causes de leur suppression, p. 168; — services de banlieue créés successivement, de 1855 à 1890 : chemin de fer américain, bateaux-omnibus, tramways, etc. p. 169; — situation et prix des moyens de transport entre Paris et sa banlieue, au 31 décembre 1892, p. 170; — nombre et recettes des voyageurs transportés de Paris dans sa banlieue, et *vice versa* : en 1824, p. 172, de 1855 à 1870, p. 174; — nombre et recettes des voyageurs transportés, en 1890, de Paris vers sa banlieue, et *vice versa*, par service et par ligne : résumé, p. 176; — mouvement par omnibus, tramways et bateaux, p. 177; — par chemins de fer, p. 178; — mouvement *extra muros* proprement dit, p. 180.

8° Omnibus spéciaux desservant les gares de chemins de fer.

Exposé, p. 181.

Omnibus pour voyageurs sans bagages. — Services disparus : stationnements, itinéraires et prix en 1837 et 1848, p. 181; 1850 et 1866, p. 182; — situation, stationnements, itinéraires et prix en 1892, p. 183; — autres moyens de transport desservant les gares de Paris, p. 183.

Omnibus pour voyageurs avec bagages. — Stationnements et prix en 1866, p. 185; — situation, stationnements et prix en 1892, p. 187.

Résultats de l'exploitation des omnibus de chemins de fer, de 1875 à 1890, par compagnie et par ligne, p. 191.

CHAPITRE III. — VOITURES AFFECTÉES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES, DENRÉES ET AUTRES MATIÈRES.

Historique et nombre de voitures en 1813, 1819 et 1852, p. 192; 1878 à 1890, p. 193; — recensement, en 1890, des voitures attelées, par arrondissement; genre de voitures; nombre de propriétaires, p. 193; — autres voitures, p. 194.

CHAPITRE IV. — CHEVAUX ET AUTRES ANIMAUX SERVANT AU TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.

Effectif des chevaux, juments, mulets et mules en 1752, 1819, 1854, p. 195; 1878 à 1890, p. 196; — répartition, par arrondissement, du nombre des animaux déclarés en 1890, p. 197; — quantités et valeur des fourrages entrés à Paris en 1854, p. 195; 1890, p. 197.

CHAPITRE V. — PERSONNEL ATTACHÉ À LA CONDUITE DES MOYENS DE TRANSPORT PARISIENS.

(COCHERS, RECEVEURS, CAPITAINES, MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS.)

Exposé, p. 198; — origine du mot « cocher », p. 198; — effectif des cochers, de 1871 à

1891, p. 199; — physionomie du cocher de Paris, p. 199; — insolence et probité des cochers; nombre d'objets trouvés dans leurs voitures, p. 200; — règlements de police concernant les cochers et les receveurs : 1° voitures de louage, p. 200; 2° voitures pour le transport en commun; p. 201; — costumes successifs du personnel chargé du transport des voyageurs dans Paris : 1° cochers des voitures de place; 2° cochers et receveurs pour le transport en commun, p. 202.

CHAPITRE VI. — COUP D'ŒIL RÉTROSPECTIF SUR LES MOYENS DE TRANSPORT PARISIENS ET SITUATION GÉNÉRALE AU 1er JANVIER 1891.

1° *Coup d'œil rétrospectif:* Exposé, p. 205; — historique des moyens de transport successivement employés à Paris, de l'origine à 1890, p. 205; — effectif des voitures et des chevaux à diverses époques, p. 208.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT SPÉCIALEMENT LES MOYENS DE TRANSPORT PUBLICS :

Longueurs exploitées, de 1855 à 1890, p. 210; — effectif total et effectif moyen du matériel mis en circulation par compagnie, de 1855 à 1890, p. 213; — nombre des voitures de toute nature desservant chacun des vingt arrondissements de Paris en 1890, et rappel pour la période de 1880 à 1890, p. 214; — parcours kilométrique des divers moyens de transport, de 1855 à 1890, p. 215; — variations du prix des places, de 1662 à 1890 (carrosses-omnibus, omnibus, chaises et voitures de louage), p. 216; — longueur et prix, à diverses époques, d'une course en omnibus et en voiture de louage, p. 217; — nombre et recettes des voyageurs par nature de transport, de 1855 à 1890, p. 218; — par compagnie et par service, de 1855 à 1890; — nombres absolus de voyageurs par année, p. 219; — recettes totales par année, p. 220; — nombre moyen de voyageurs et recette moyenne par jour, p. 221; — maxima atteints (voyageurs et recettes), p. 222; — nombre moyen de voyages et dépense moyenne par habitant, de 1856 à 1890, p. 223; — causes de l'accroissement du mouvement de la circulation dans Paris : superficie et population de Paris, de 1553 à 1891, p. 224; — nombre de voyageurs arrivés à Paris par jour et par année, de 1824 à 1890, p. 225; — intensité et mobilité de la circulation à Paris; principaux courants de circulation sous Louis XIV, en 1837 et 1892, p. 226; — accidents de voitures, de 1885 à 1890, p. 227; — droits perçus par la ville de Paris pour le stationnement des voitures publiques : en 1845 et 1867, p. 22; 1890, p. 228.

2° *Analyse des résultats de l'exploitation pendant l'année 1890.* — Mouvement général de la circulation : nombre de voitures bourgeoises et publiques à l'usage des personnes, et des voitures affectées au transport des choses; nombre de voyageurs transportés par les voitures bourgeoises et les voitures publiques, p. 229; rapport entre le nombre des places offertes et le nombre des places occupées, par compagnie et par service, p. 229; — répartition du mouvement de la circulation : par saison et par mois, par nature de place et de trajet, p. 230.

CHAPITRE VII. — ORDONNANCES ET ARRÊTÉS DE POLICE RÉGLEMENTANT LES COMPAGNIES ACTUELLES DE TRANSPORT DANS PARIS ET LE PERSONNEL Y ATTACHÉ.

Transports à volonté ou à itinéraire facultatif. — Ordonnance du 26 mai 1866 concernant les voitures de place, p. 232; — ordonnance du 26 mai 1866 concernant les voitures de remise; — dispositions extraites de l'ordonnance de police du 10 juillet 1857, concernant les voitures de place, p. 238; — dispositions extraites de l'ordonnance de police du 24 décembre 1857, concernant les voitures sous remise et de remise, p. 244; — ordonnance du 23 août 1888 concernant les cochers des voitures de place et de remise, p. 246; — arrêté préfectoral du 7 juin 1890, fixant la tarification à la fois métrique et horaire des voitures de place, p. 248.

Transports en commun ou à itinéraire fixe. — Ordonnance du 1er juillet 1855 concernant les voitures dites « omnibus », p. 248; arrêtés préfectoraux relatifs à l'exploitation des tramways, p. 254; — ordonnance du 12 mai 1882 concernant le service du transport en commun des voyageurs sur les bateaux à vapeur dans le ressort de la Préfecture de police, p. 259; — arrêté réglementaire du 8 octobre 1886, concernant la délivrance des commissions de capitaines et de mécaniciens pour la conduite des bateaux à vapeur dans le ressort de la Préfecture de police, p. 266.

DEUXIÈME PARTIE.

TABLEAUX STATISTIQUES.

(PÉRIODE 1855-1890 *.)

NUMÉROS des TABLEAUX.	ÉLÉMENTS.	NUMÉROS des PAGES.
	RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX POUR L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES.	
1	Longueurs exploitées par les compagnies de transport à itinéraire fixe (1855-1890).....	270
2	Parcours kilométrique du matériel affecté au transport des voyageurs (1855-1890).....	272
3	Nombre total de voyageurs transportés à toute distance par année (1855-1890).....	274
4	Nombre moyen de voyageurs transportés à toute distance par jour (1855-1890).....	278
5	Recettes totales des voyageurs par année (1855-1890).....	282
6	Recette moyenne par jour (1855-1890).....	284
7	Nombre moyen de voyages; — dépense moyenne par habitant et par année de recensement (1856-1886).....	286
8	Répartition, par nature de place et de trajet, du nombre de voyageurs transportés pendant l'année 1890.....	288
9	Répartition, par saison et par mois, du nombre de voyageurs transportés pendant l'année 1890.....	296
	RENSEIGNEMENTS SPÉCIAUX, PAR COMPAGNIE.	
	Compagnie générale des Omnibus.	
	(OMNIBUS, BANLIEUE, VOIES FERRÉES ET TRAMWAYS.)	
	1° *Renseignements généraux pour l'ensemble des services (1855-1890.)*	
10	Matériel roulant et cavalerie. — Effectif annuel des voitures et des chevaux; nombre moyen en service par jour.....	292
11	Longueurs totales exploitées par année; nombre de journées de voitures et de chevaux.....	294
12	Parcours kilométrique, par année et par jour, des voitures et des chevaux.....	296
13	Nombre total de voyageurs transportés annuellement, par nature de place et de trajet.....	298
14	Nombre moyen de voyageurs transportés par jour, par journée de voiture et par course.....	300
15	Recettes totales par année et recette moyenne par jour.....	302
16	Recette moyenne par kilomètre exploité, par journée de voiture, par voyageur, par kilomètre parcouru et par voiture.....	304
17	Trafic (voyageurs et recettes) des lignes d'omnibus exploitées en 1874 et restées desservies par des voitures à 26 et 28 places (1874-1890).....	306
	Résultats de l'exploitation des lignes d'omnibus dont les voitures à 26 et 28 places ont été remplacées, soit par des voitures à 30 ou 40 places, soit par des tramways à 51 places :	
18	Nombres absolus de voyageurs transportés par ligne et progression pour 100 (1874-1890).....	308

(*) Voir pour les années 1891 et 1892, *Appendice*, ci-après, p. 461.

NUMÉROS des TABLEAUX.	ÉLÉMENTS.	NUMÉROS des PAGES.
19	Recettes absolues des voyageurs par ligne et progression pour 100 (1874-1890)	312
20	Droits, redevances, etc., payés à la ville de Paris et à l'État (1855-1890)	316
21	Renseignements statistiques concernant l'année 1890 (voyageurs et recettes, par ligne)	318
22	Résultats de l'exploitation des lignes d'omnibus (voyageurs et recettes) (1855-1890)	322
23	Résultats de l'exploitation des lignes de banlieue (voyageurs) (1855-1890)	334
24	Résultats de l'exploitation des lignes de banlieue, recettes (1855-1890)	338
25	Résultats de l'exploitation des lignes *dites* « voies ferrées » (voyageurs et recettes) (1858-1890)	344
26	Résultats de l'exploitation des lignes de tramways (voyageurs et recettes) (1875-1890)	346
	Compagnie générale des voitures à Paris.	
27	**Renseignements statistiques concernant l'exploitation (1855-1890).**	350
	Chemin de fer de ceinture.	
	1° *Ligne d'Auteuil.*	
28	Renseignements généraux concernant l'exploitation (1855-1890).	352
29	Nombre et recettes des voyageurs expédiés, par station (1855-1890)	354
30	Nombre de voyageurs expédiés et reçus, par station, pendant l'année 1890	356
	2° *Ceinture. Rive droite.*	
31	Renseignements généraux concernant le matériel roulant (1862-1890)	358
32	Renseignements généraux concernant le mouvement des voyageurs (1862-1890)	360
33	Renseignements généraux concernant les recettes des voyageurs (1862-1890)	362
34	Nombre de voyageurs expédiés, par année et par station (1862-1890)	364
35	Recettes des voyageurs, par année et par station (1862-1890)	366
	3° *Ceinture. Rive gauche et raccordements.*	
36	Renseignements généraux concernant l'exploitation (1867-1890)	368
37	Nombre et recettes des voyageurs expédiés, par station (1867-1890)	370
37 *bis.*	*Ligne de Grenelle au Champ-de-Mars.* — Nombre et recettes des voyageurs expédiés, par station (1867-1890)	370
37 *ter.*	*Ligne du Champ-de-Mars à Puteaux.* — Nombre et recettes des voyageurs, par station (1889-1890)	371
38	*Rive droite et Rive gauche.* — Mouvement des voyageurs, par stations de provenance et de destination, pendant l'année 1890	372

NUMÉROS des TABLEAUX.	ÉLÉMENTS.	NUMÉROS des PAGES.
	Bateaux à voyageurs.	
39	Résultats généraux de l'exploitation : 1° données absolues (1867-1890)	374
40	Résultats généraux de l'exploitation : 2° moyennes (1867-1890)	376
41	Répartition, par escale, du nombre des voyageurs embarqués et débarqués en 1890	378
	Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine.	
	(*Réseau Nord.*)	
42	Renseignements généraux concernant l'ensemble du réseau (1877-1890)	380
43	Nombre de voyageurs transportés, par ligne et par nature de place (1877-1890)	382
44	Nombre de voyageurs transportés, par ligne et par section (1877-1890)	384
45	Recettes annuelles de l'exploitation, par ligne et par section (1877-1890)	386
46	Renseignements statistiques concernant l'année 1890	388
	Compagnie générale parisienne de tramways.	
	(*Réseau Sud.*)	
47	Renseignements généraux concernant l'ensemble du réseau (1877-1890)	390
48	Nombre de voyageurs transportés, par ligne et par section (1877-1890)	392
49	Recettes brutes, par ligne et par section (1877-1890)	394
50	Renseignements statistiques concernant l'année 1890	396
	Omnibus des compagnies de chemins de fer.	
51	Mouvement et recettes des voyageurs transportés des gares à l'intérieur de Paris, et *vice versa*, par les omnibus spéciaux des compagnies (1875-1890)	398
	Mouvement et recettes des voyageurs transportés par les chemins de fer entre Paris et sa banlieue, et *vice versa*.	
52	Mouvement entre Paris et Saint-Denis (*Nord*) [1875-1890]	400
53	Mouvement entre Paris et Charenton (*P.L.M.*) [1875-1890]	401
54	Mouvement entre Paris-Pantin et Paris-Vincennes (*Est*) [1875-1890]	402
55	Mouvement entre Paris-Saint-Cloud et Paris-Sèvres (*Ouest*) [1875-1890]	404
56	Mouvement entre Paris-Vitry et Paris-Sceaux (*Orléans*) [1875-1890]	406
57	Mouvement général pour l'ensemble des compagnies (1875-1890)	408
	Mouvement des voyageurs dans les grandes gares de Paris.	
58	Nombre de voyageurs partis (1867-1892)	410
	Nombre de voyageurs arrivés (1867-1892)	412

APPENDICE

CONCERNANT LA SITUATION DES MOYENS DE TRANSPORT ET LE MOUVEMENT DE LA CIRCULATION DANS PARIS PENDANT LES ANNÉES 1891 ET 1892.

1° *Améliorations apportées au matériel de transport parisien.* — Voitures bourgeoises, vélocipèdes, p. 417; — voitures à moteur mécanique, voitures de louage dites « de place », omnibus et tramways, p. 418; systèmes de traction mécanique en usage pour les tramways du département de la Seine; — bateaux à voyageurs, p. 419.

2° *Création et prolongement de lignes.* — Omnibus et tramways, p. 420.

3° *Situation du réseau parisien au 31 décembre des années 1891 et 1892*, p. 422.

4° *Effectif des voitures existant à Paris au 31 décembre 1892*, p. 423.

5° *Parcours kilométrique du matériel roulant pendant les années 1891 et 1892*, p. 424.

6° *Résultats généraux de l'exploitation pendant les années 1891 et 1892*, p. 425.

7° *Rapport entre le nombre des places offertes et le nombre des places occupées en 1892*, p. 427.

8° *Nombre moyen de voyages et dépense moyenne par habitant, en 1892*, p. 428.

9° *Tableaux statistiques relatifs aux résultats de l'exploitation pendant les années 1891 et 1892, par ligne ou station :*

Compagnie générale des Omnibus, p. 430; — tramways (réseaux Nord et Sud), p. 434; — ceinture R. D. et R. G., p. 436; — ligne d'Auteuil, p. 437.

10° *Lignes en construction ou en projet au 1er janvier 1893.* — 1° LIGNES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE : tramways, p. 437; chemins de fer, p. 439. — 2° LIGNES EN PROJET OU À L'ÉTUDE : omnibus, p. 440; — tramways, p. 441; — chemin de fer métropolitain : historique des divers projets présentés successivement au Conseil municipal et aux Chambres : projets antérieurs à 1872, p. 442; — projets présentés par le Conseil municipal, p. 443; — projet de M. Deligny, p. 443; — demande en concession de MM. Buisson des Leszes, Denizet et Blanchard, p. 444; — projet de M. Demôle, p. 444; — projet gouvernemental définitif, p. 445; — premier projet de la Société Eiffel, p. 447; — nouveau projet de la Société Eiffel, p. 448; — autres projets, p. 450.

TROISIÈME PARTIE.

PLANS, CARTOGRAMMES ET DIAGRAMMES.

PLAN N° 1. — *Paris et ses moyens de transport publics aux XVIIe et XVIIIe siècles.*

(Itinéraires suivis par les carrosses « à cinq sols marqués » mis en service en 1662; — stationnements, en 1754, des carrosses de place (fiacres), chaises à tireurs *dites* « chaises roulantes, brouettes, roulettes et vinaigrettes » et chaises portatives *dites* « chaises à porteurs »; — passages d'eau et stationnement des batelets pour les environs).

PLAN N° 2. — *Paris et ses moyens de transport publics en 1836.*

(Itinéraires suivis par les diverses entreprises de voitures-omnibus; — stationnements des carrosses et cabriolets de place, coucous, bateaux à voyageurs pour Saint-Cloud.)

PLAN N° 3. — *Paris et ses moyens de transport publics en 1893.*

(Itinéraires des lignes d'omnibus et de tramways en exploitation et en projet (intérieur

et bateaux; — lignes d'omnibus spéciaux desservant les gares de chemins de fer; — stationnements des voitures de place; — escales desservies par les bateaux à voyageurs; — chemins de fer en exploitation et en projet.

CARTOGRAMME n° 1. — *Répartition, pour chacun des vingt arrondissements de Paris, du nombre des voitures de toute nature et des chevaux existant au 1er janvier 1891.*

DIAGRAMME n° 1 — *Longueurs exploitées par les compagnies de transport à itinéraire invariable* (Période 1855-1892).

DIAGRAMME n° 2. — I. *Résultats généraux de l'exploitation pour l'ensemble des compagnies, de 1855 à 1892* (Parcours kilométrique du matériel; nombre de voyageurs transportés et recettes).

II. *Répartition du mouvement des voyageurs par mode de transport* (Période 1855-1892).

III. *Nombre moyen de voyages par habitant et par année de recensement* (Période 1856-1891).

IV. *Dépense moyenne par habitant et par année de recensement* (Période 1856-1891).

DIAGRAMME n° 3. — *Compagnie générale des Omnibus.* — Nombre de voyageurs transportés, de 1874 à 1892 :

1° Sur les lignes d'omnibus restées desservies par des voitures à 26 et 28 places;

2° Sur les lignes d'omnibus à 26 et 28 places dont le matériel a été, depuis 1874, remplacé par des voitures à 30 et 40 places, et par des tramways.

DIAGRAMME n° 4. — *Mouvement de la circulation pendant l'année 1892 :*

I. Longueurs exploitées, par compagnie.
II. Parcours kilométrique du matériel, par compagnie.
III. Nombre de places offertes et de places occupées, par compagnie.
IV. Recettes brutes, par compagnie.
V. Répartition du mouvement, par saison et par mois.
VI. Nombre de places offertes et de places occupées, par ligne d'omnibus et de tramways.

TROISIÈME PARTIE

PLANS, CARTOGRAMMES ET DIAGRAMMES

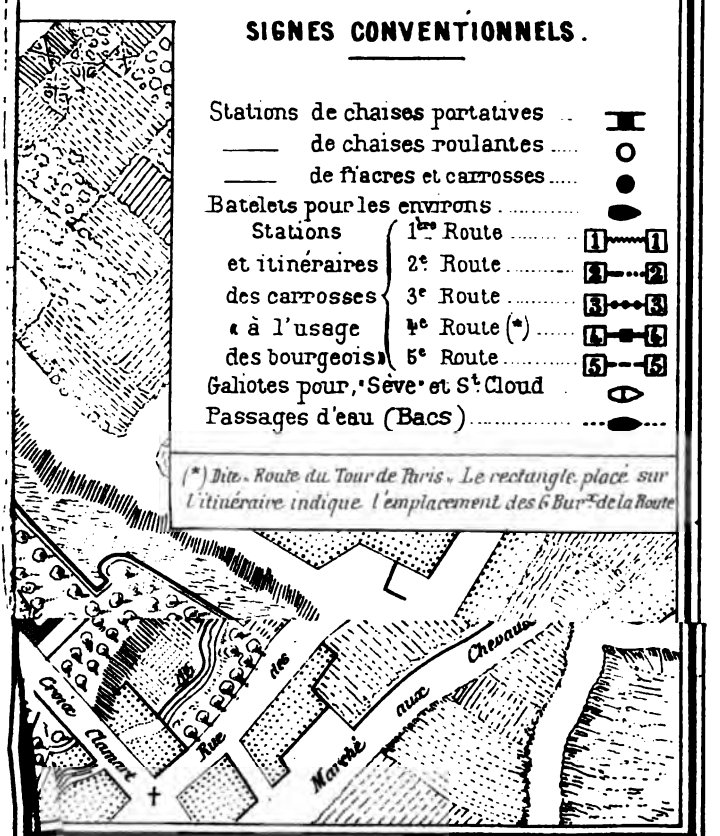
es moyens de transport publics représentés sur ce premier
VIIe siècle. Ils comprennent :
à volonté *ou* **à itinéraire facultatif**, *les chaises à bras*
"chaises portatives"; les chaises roulantes appelées
inaigrettes"; les fiacres et carrosses marchant à la
, les batelets servant aux excursions, en dehors

à itinéraire fixe, *5 lignes de carrosses, mises en service*
1662, mais dont l'existence a pris fin vers 1680; les
nt-Cloud; les bacs ou passages d'eau.
itinéraires de ces divers modes de transport ont
nes conventionnels dont la nomenclature suit :
storique des compagnies)

SIGNES CONVENTIONNELS.

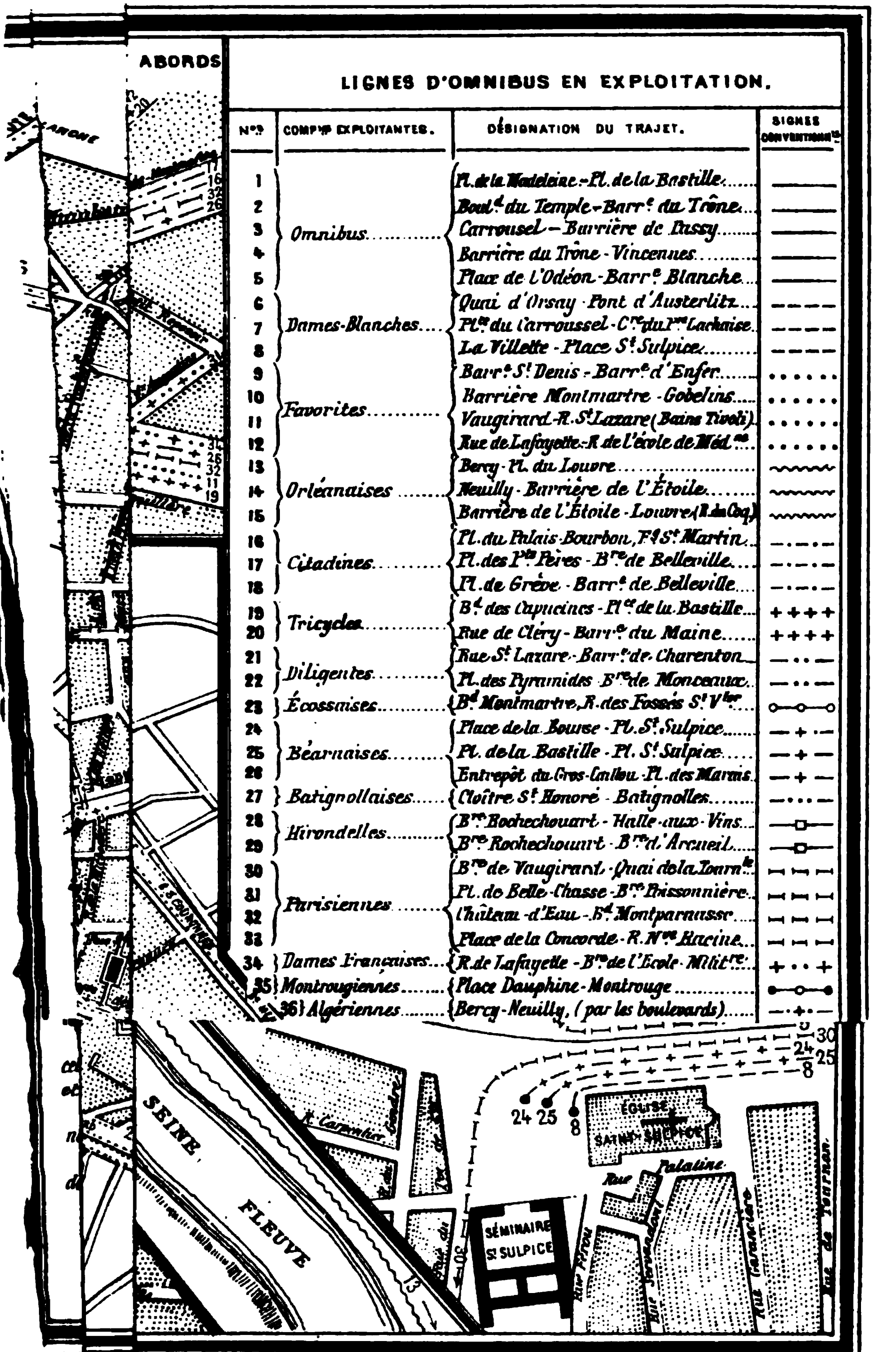
Stations de chaises portatives
—— de chaises roulantes
—— de fiacres et carrosses
Batelets pour les environs
Stations et itinéraires des carrosses « à l'usage des bourgeois »
1ère Route
2e Route
3e Route
4e Route (*)
5e Route
Galiotes pour "Sève" et St Cloud
Passages d'eau (Bacs)

(*) Dite "Route du Tour de Paris". Le rectangle placé sur l'itinéraire indique l'emplacement des 6 Bur^x de la Route



Imprimerie Nationale.

PLAN N° 2.



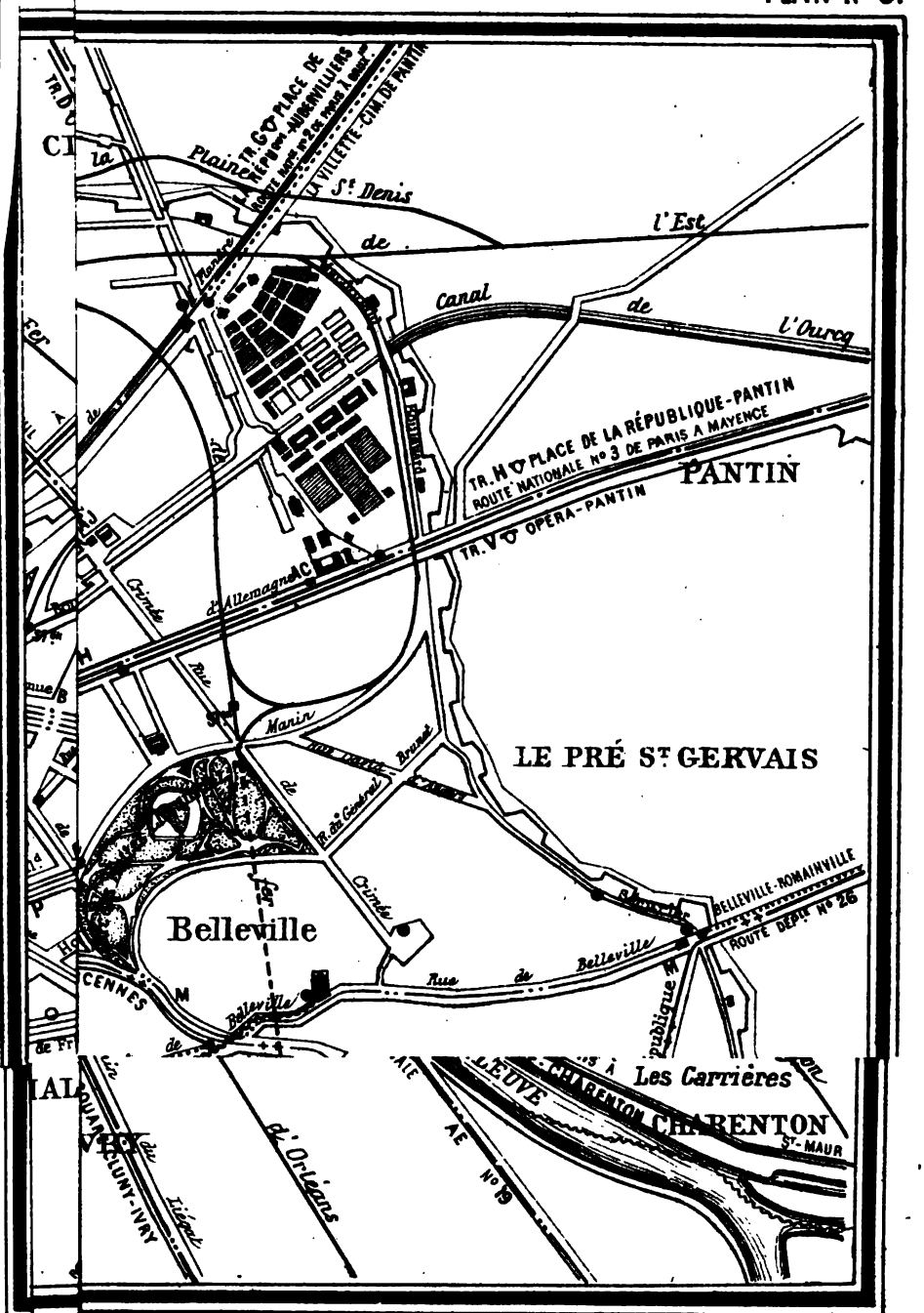
LIGNES D'OMNIBUS EN EXPLOITATION.

N°s	COMP.ies EXPLOITANTES.	DÉSIGNATION DU TRAJET.	SIGNES CONVENTIONN.ls
1	Omnibus	Pl. de la Madeleine – Pl. de la Bastille	———
2		Boul.d du Temple – Barr.e du Trône	———
3		Carrousel – Barrière de Passy	———
4		Barrière du Trône – Vincennes	———
5		Place de l'Odéon – Barr.e Blanche	———
6	Dames-Blanches	Quai d'Orsay – Pont d'Austerlitz	– – – –
7		Pl.ce du Carroussel – C.re du P.re Lachaise	– – – –
8		La Villette – Place S.t Sulpice	– – – –
9	Favorites	Barr.e S.t Denis – Barr.e d'Enfer	• • • • • •
10		Barrière Montmartre – Gobelins	• • • • • •
11		Vaugirard – R. S.t Lazare (Bains Tivoli)	• • • • • •
12		Rue de Lafayette – R. de l'école de Méd.ne	• • • • • •
13	Orléanaises	Bercy – Pl. du Louvre	∼∼∼∼
14		Neuilly – Barrière de l'Étoile	∼∼∼∼
15		Barrière de l'Étoile – Louvre (R. du Coq)	∼∼∼∼
16	Citadines	Pl. du Palais-Bourbon, F.g S.t Martin	–·–·–
17		Pl. des P.ts Pères – B.re de Belleville	–·–·–
18		Pl. de Grève – Barr.e de Belleville	–·–·–
19	Tricycles	B.d des Capucines – Pl.ce de la Bastille	+ + + +
20		Rue de Cléry – Barr.e du Maine	+ + + +
21	Diligentes	Rue S.t Lazare – Barr.e de Charenton	— • —
22		Pl. des Pyramides – B.re de Monceaux	— • —
23	Écossaises	B.d Montmartre, R. des Fossés S.t V.tor	o—o—o
24	Béarnaises	Place de la Bourse – Pl. S.t Sulpice	— + —
25		Pl. de la Bastille – Pl. S.t Sulpice	— + —
26		Entrepôt du Gros-Caillou – Pl. des Marais	— + —
27	Batignollaises	Cloître S.t Honoré – Batignolles	— • • —
28	Hirondelles	B.re Rochechouart – Halle aux Vins	—□—
29		B.re Rochechouart – B.re d'Arcueil	—□—
30	Parisiennes	B.re de Vaugirard – Quai de la Tourn.lle	⊢ ⊢ ⊢
31		Pl. de Belle-Chasse – B.re Poissonnière	⊢ ⊢ ⊢
32		Château-d'Eau – B.d Montparnasse	⊢ ⊢ ⊢
33		Place de la Concorde – R. N.ve Racine	⊢ ⊢ ⊢
34	Dames Françaises	R. de Lafayette – B.re de l'École Milit.re	+ • • +
35	Montrougiennes	Place Dauphine – Montrouge	•—o—•
36	Algériennes	Bercy – Neuilly, (par les boulevards)	–·+·–

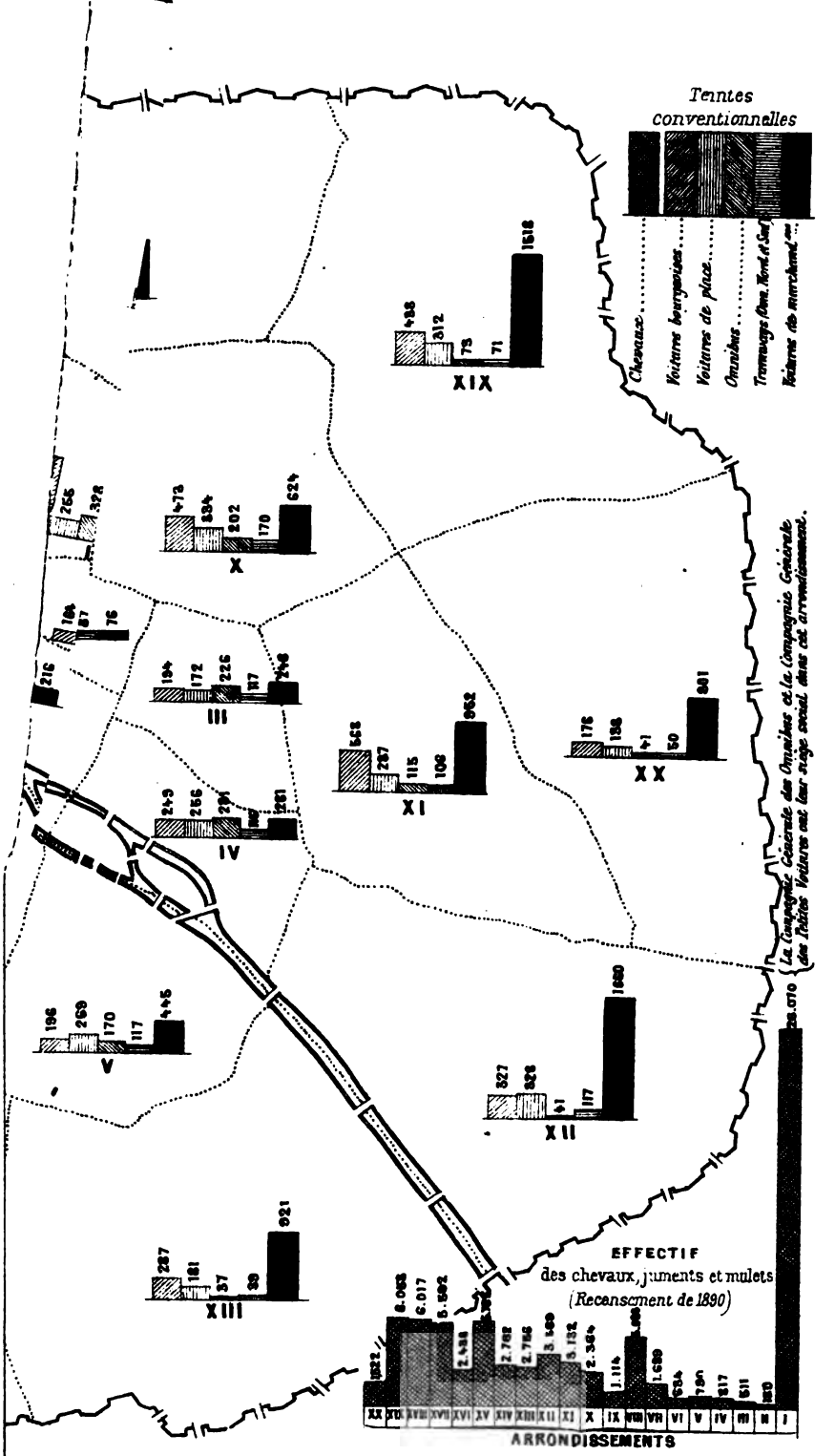
A.

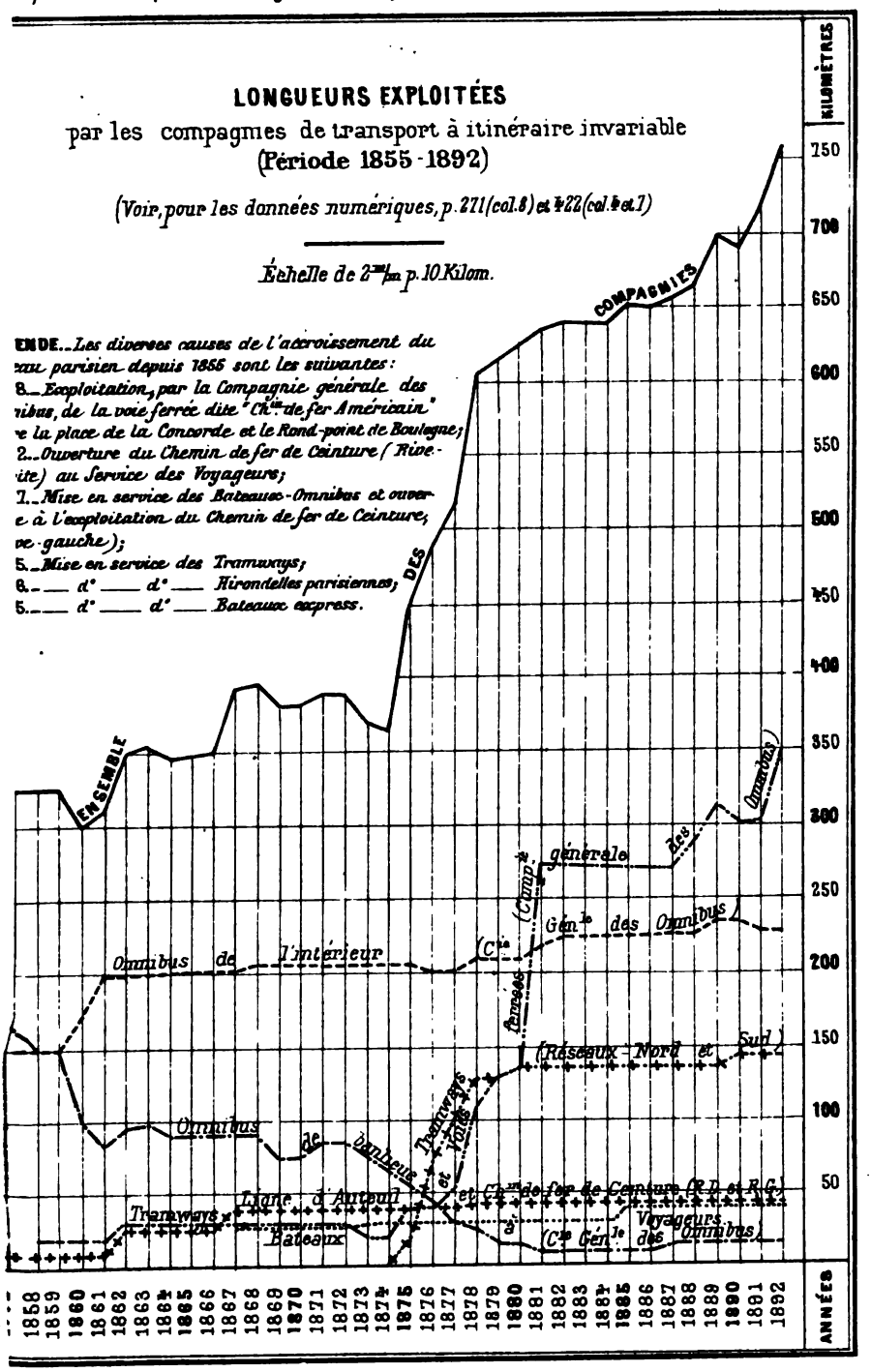
Imprimerie Nationale.

PLAN N° 3.



Imprimerie Nationale.


Teintes conventionnelles
Chevaux
Voitures bourgeoises
Voitures de place
Omnibus
Tramways (Om. Nord et Sud)
Voitures de marchand.ses
La Compagnie Générale des Omnibus et la Compagnie Générale des Petites Voitures ont leur siège social dans cet arrondissement.
EFFECTIF
des chevaux, juments et mulets
(Recensement de 1890)
ARRONDISSEMENTS
XIX
X
III
IV
V
XIII
XI
XII
XX
XX XIX XVIII XVII XVI XV XIV XIII XII XI X IX VIII VII VI V IV III II I


LONGUEURS EXPLOITÉES
par les compagnies de transport à itinéraire invariable
(Période 1855-1892)
(Voir, pour les données numériques, p. 271 (col. 8) et 422 (col. 4 et 7)
Échelle de 2mm/m p. 10 Kilom.
ENDE.. Les diverses causes de l'accroissement du
eau parisien depuis 1855 sont les suivantes:
8.. Exploitation, par la Compagnie générale des
nibus, de la voie ferrée dite "Chin de fer Américain"
e la place de la Concorde et le Rond-point de Boulogne;
2.. Ouverture du Chemin de fer de Ceinture (Rive-
ite) au Service des Voyageurs;
7.. Mise en service des Bateaux-Omnibus et ouver-
e à l'exploitation du Chemin de fer de Ceinture,
ve-gauche);
5.. Mise en service des Tramways;
6.. d° d° Hirondelles parisiennes;
5.. d° d° Bateaux express.
ENSEMBLE DES COMPAGNIES
Omnibus de l'intérieur
Omnibus de banlieue
Tramways
Ligne d'Auteuil
Bateaux
Tramways et Voies ferrées
(Réseaux Nord et Sud)
Gén.le des Omnibus
Voyageurs
(Cie Gén.le des Omnibus)
KILOMÈTRES
750
700
650
600
550
500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
ANNÉES
1858
1859
1860
1861
1862
1863
1864
1865
1866
1867
1868
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892

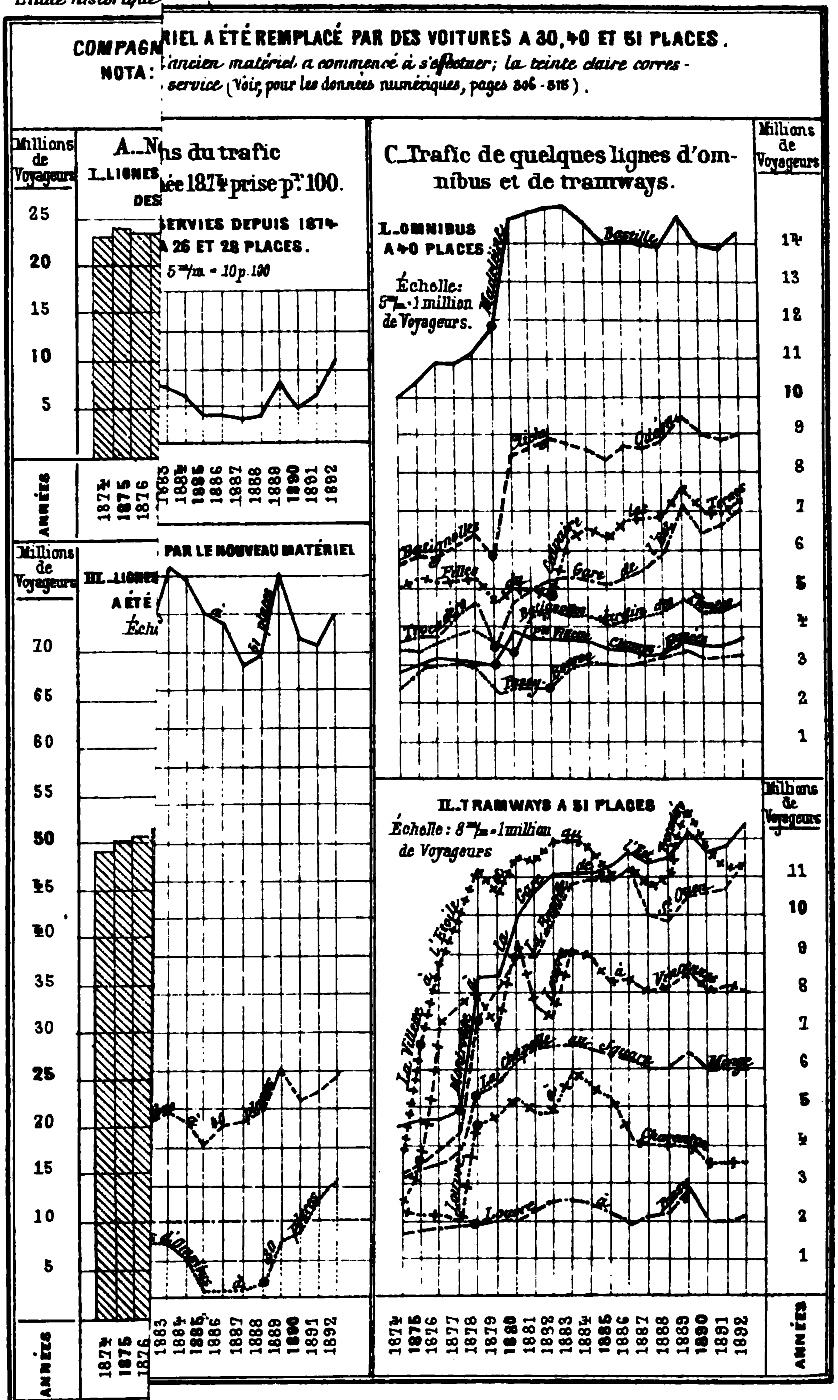

COMPAGN
RIEL A ÉTÉ REMPLACÉ PAR DES VOITURES A 30, 40 ET 51 PLACES.
NOTA:
l'ancien matériel a commencé à s'effectuer; la teinte claire corres-
service (Voir, pour les données numériques, pages 306-316).
Millions de Voyageurs
A._N
hs du trafic
iée 1874 prise p.r 100.
I. LIGNES
DES
ERVIES DEPUIS 1874
A 26 ET 28 PLACES.
5m/m = 10 p. 100
ANNÉES
PAR LE NOUVEAU MATÉRIEL
II. LIGNES
A ÉTÉ
C. Trafic de quelques lignes d'omnibus et de tramways.
I. OMNIBUS A 40 PLACES
Échelle: 5m/m = 1 million de Voyageurs.
Bastille
II. TRAMWAYS A 51 PLACES
Échelle: 8m/m = 1 million de Voyageurs
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892

Diagramme N° 4.

COMPAGNI

e des Tramways de Paris
artement de la Seine.
(Réseau Nord.)

C. Compagnie générale Parisne
de Tramways.
(Réseau Sud.)

D. Divers.

(Voir Tramw 0mn.)

(d) Om

Kilomé

Millions de Voyageurs

Millions de Voyageurs

COMPAGNIES OU SERVICES

MOIS

LIGNES.

X	Vaugirard-Gare St Lazare	
Y	Grenelle-Porte St Martin	
F	Place Wagram-Bastille	
C	Levallois-Madeleine	
DA	Asnières (Cr des Barry) Madel.e	
H	Pantin Pl de la République	
B	Courbevoie Pte de la Joth Madel.e	
F	St Denis-Rue Taibout	
E	St Denis-Madeleine	
D	Gennevilliers-Asnières Madeleine	
A	Courbevoie-Etoile	
G	Asnières-Pl de la Républ.e	
	Services de rabattage	
8	Pl de la Nation-Pl Walhubert	
U	Avenue d'Antin-Vanves	
6	Montreuil-Chatelet	
9	Square Cluny-Ivry	
10	Chatelet-Annexe de la Ro. Square Cluny-Ivry	
5	St Germain-des Prés-Clamart	
7	Bastille-Charenton	
4	Ville d'Issy Pl Walhubert Pl Denfert-Rochereau	
1	St Germain des Prés-Pantin	
3	Gare Montparnasse Bastille	
2	Gare Montparnasse Etoile	
	Funiculaire de Belleville	
	Paris (Bds) St Germain-en-Laye	
	Paris (Pte Vincennes) Ville Evrard	